• OPERACJA „PUSTYNNA TARCZA"
• SUPERORCHIDEA
• BĘDZIEMY ICH PAMIĘTAĆ

SKRZYDLATA POLSKA

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

30–09–1990 ● CENA 2000 zł

(2027) 39



Najnowszy i największy, supernowoczesny samolot Polskich Linii Lotniczych LOT Boeing 767-300 SP-LPA „Warszawa". Patrz str. 7–10: LOT nowiny/LOT news.

Zdjęcie: Boeing

Z LOTU PO KRAJU

PERSONALIA

● Pierwszy i jedyny jak dotąd polski lotnik-kosmonauta, gen. bryg. pil. Mirosław Hermaszewski został mianowany zastępcą dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej do spraw liniowych. Gratulujemy.

WOJSKO

● Wypowiedź dla PAP szefa techniki lotniczej Ministerstwa Obrony Narodowej gen. bryg. prof. dr. Mieczysława Sikorskiego na temat zasygnalizowanej w prasie możliwości zakupu przez Polskę amerykańskich samolotów myśliwskich F-16: „Ministerstwo nie poczyniło dotychczas żadnych oficjalnych kroków w sprawie zakupu samolotów tego typu, nie zapadły także żadne decyzje w sprawie rozpoczęcia starań w tym kierunku. W naszym resorcie oczywiście rozważane są najróżniejsze koncepcje, w tym dotyczące zakupu samolotu myśliwskiego poza Związkiem Radzieckim, gdzie do tej pory się zaopatrywaliśmy. Takie studia i analizy możliwości wyposażenia naszego lotnictwa wojskowego w samoloty produkcji zachodniej prowadzone są od pewnego czasu. W grę mogłyby wejść samoloty nie tylko amerykańskie. Rozważamy różne aspekty sprawy, nie tylko ekonomiczne".

● Po pierwszych egzaminach wstępnych do szkół wojskowych zapełniono tylko 77 procent miejsc. Komplet kandydatów przyjęto tylko do trzech akademii — technicznej, medycznej i marynarki wojennej — oraz szkoły kwatermistrzowskiej. Do najmniej popularnych należą m.in. szkoły rakietowa i artylerii (41 procent) oraz radiotechniczna (43 procent).

● 4 września br. w Modlinie uległ wypadkowi wojskowy An-2, prawdopodobnie z powodu awarii silnika. Pilot usiłował wylądować na drodze. W trakcie tego manewru zawadził skrzydłem o drzewo. An-2 uległ poważnemu uszkodzeniu, ale dwuosobowa załoga wyszła z wypadku bez obrażeń. Przyczyny wypadku bada specjalna komisja.

PRZEMYSŁ

● Ministerstwo Przemysłu zainicjowało opracowanie aktualnych raportów branżowych, dotyczących m.in. środków transportu lotniczego. Z badań wynika, że Polska z 5 zakładami wyrobów finalnych, produkujących samoloty, śmigłowce i szybowce oraz 7 zakładami kooperującymi, ma duże szanse w produkcji taboru lotniczego. Rekonstrukcję techniczną i unowocześnienie technologii ma zapewnić współpraca z krajami zachodnimi. Udział kapitału zagranicznego, który jest niezbędny do rozwoju polskiego przemysłu lotniczego, określany jest wstępnie na 200 mln USD. Zamierzenia przewidują zwiększenie eksportu wyrobów tego przemysłu.

TRANSPORT

● PLL LOT z ubiegłorocznymi obrotami 526,1 mln USD uplasowały się na 61 miejscu wśród towarzystw lotniczych świata. Jest to najwyższe miejsce towarzystwa wschodnioeuropejskiego (nie licząc Aerofłotu, o którym brak danych). Natomiast z 9,4-procentową rentownością LOT jest na 9 miejscu w świecie, a jeśli chodzi o dynamikę przyrostu obrotów — na miejscu trzecim(!), za United Parcel Service i Aeromexico.

● Na zaproszenie wojewody wrocławskiego J. Muszyńskiego do Wrocławia przybył 11 września br. Karl Heinz Rebscher, dyrektor jednej z największych na Zachodzie firm konsultingowych, zajmujących się budową portów lotniczych. Jest on poważnie zainteresowany propozycją rozbudowy wrocławskiego portu lotniczego. Gdyby zainteresowanie to przerodziło się w czyn, przewiduje się, że w ciągu dwóch lat we Wrocławiu zbudowany byłby nowy dworzec lotniczy, a pierwsze loty międzynarodowe, do Berlina i Lwowa, mogłyby się rozpocząć o wiele wcześniej.

● Na krakowskim lotnisku Balice celnicy skonfiskowali ok. 3 kg haszyszu i marihuany, które usiłował przemycić student jednej z uczelni krakowskich narodowości arabskiej.

● 8 września br. na warszawskim lotnisku Okęcie wylądował samolot rejsowy PLL LOT, którym przywieziono z Londynu do kraju prochy gen. dyw. Tadeusza Ludwika Piskora, byłego szefa Sztabu Głównego WP, dowódcy Armii Lublin we wrześniu 1939.

● Coraz szerszy krąg zatacza afera, związana z kradzieżą przesyłek lotniczych na warszawskim lotnisku Okęcie. Aresztowano już 18 osób, w tym 16 pracowników LOT-u. Śledztwo w toku.

ZMARLI

● 29 sierpnia 1990, w wieku 89 lat, **Aleksander Uklański**, emerytowany profesor zwyczajny Politechniki Warszawskiej, wieloletni pracownik naukowy Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa, doktor honoris causa Politechniki Łódzkiej. Wyróżniony licznymi odznaczeniami państwowymi.

● 3 września 1990, w wieku 71 lat, płk dypl. w st. spocz. nawig. **Marcin Dziuda**, do 1970 szef sztabu korpusu obrony powietrznej kraju, odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski i dwukrotnie Krzyżem Walecznych.

● 4 sierpnia 1990, tragicznie, w wieku 25 lat, sierż. **Zbigniew Pleszewa** (a nie jak błędnie podaliśmy Plewa), kontroler Granicznej Placówki Kontrolnej WOP Portu Lotniczego Warszawa Okęcie.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LOTY WOLNOŚCI
- SAMOLOTY NAD BAŁTYKIEM
- W POLSCE PO ANGIELSKU?
- SUPERNOWY YF-23
- PEŁNE WYNIKI MODELARSKICH MISTRZOSTW ŚWIATA
- KOLEKCJA SP: F2 TORNADO

2500 ZŁOTYCH

Wysokie koszty wydawnicze powodują, że począwszy od następnego numeru cena egzemplarza „Skrzydlatej Polski" wynosić będzie 2500 złotych. I tym razem liczymy na zrozumienie Czytelników.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

SP-BZO POLONEZ NA 9 MIEJSCU

Do kraju wróciła ekipa polska, która wzięła udział w 34 Międzynarodowych Zawodach Balonowych o nagrodę im. Jamesa Gordona Bennetta. Miejscem startu, tak jak w ubiegłym roku był Lech am Arlberg, górska miejscowość w zachodniej Austrii. W imprezie udział wzięło 13 dwuosobowych załóg. Start odbył się 2 września br. 12 załóg lądowało we Włoszech, a jedna w Jugosławii. Załoga polska S. Makne — G. Antkowiak zajęła odległe 9 miejsce. Po raz szósty z rzędu zwyciężyli Austriacy Josef Starkbaum i Gert Scholz na balonie OS-PZS Polarstern. Po przeleceniu 692,5 km w czasie 33 godzin i 20 minut wylądowali we włoskiej miejscowości Schiave di Abruzzo. Kolejne miejsca zajęli:

2. Lawrence L. Fred Hyde i Frederick Taylor Gorrel (USA), balon D-Aspen, 605,6 km, 19 h 43 min, Vrpolje — Jugosławia; 3. Karl Spenger i Christian Stoll (Szwajcaria), HB-BFC Jura, 264,4 km, 14 h 00 min, Reggio Emilia — Włochy; 4. Alan Fraenckel i John Stuart-Jervis (Wyspy Dziewicze), D-Caribbean, 243,2 km, 21 h 02 min, Castel S. Giovanii — Włochy; 5. Silvan Osterwalder i Rolf Sutter (Szwajcaria), HB-BJB Solvay, 205,1 km, 9 h 07 min, Sandrigo — Włochy; 6. Helma Sjuts i Alfred Derks (RFN), D-Continentale, 197,9 km, 10 h 15 min, San Peretto — Włochy; 7. Volker Kuinke i Jürgen Schubert (RFN), D-Euregio, 187,4 km, 9 h 07 min, Recoaro — Włochy; 8. John Michael Wallace i Anthony M. Fairbanks (USA), D-Columbus, 178,3 km, 8 h 30 min, San Leonardo — Włochy; 9. Stefan Makne i Grzegorz Antkowiak (Polska), SP-BZO Polonez, 176,8 km, 10 h 17 min, Ome k. Bergamo — Brescia — Włochy; 10. Alfred Nater i Otto Anderegg (Szwajcaria), HB-BJO Rig Rentsch, 152,9 km, 7 h 32 min, D'Ogna k. Clusone — Włochy; 11. Thomas Lewetz i Silvia Wagner (Austria), OE-SZI Münsterland, 131,8 km, 8 h 51 min, Foppolo — Włochy; 12. Thomas Fink i Günter Oberseider (RFN), D-Augsburg, 121,2 km, 8 h 58 min, Carona k. Sondrio — Włochy; 13. David Levin i Frank Rider (USA), G-BSRJ, 106,9 km, 6 h 50 min, Ponte di Legno — Włochy.

DOBRY ALE DROGI

13 września br. w Mielcu odbył się pokaz francuskiego samolotu treningowo-turystycznego TB-20 Socata Trinidad. Obecni byli m.in. przedstawiciele Aeroklubu Polskiego, którym samolot się bardzo podobał. Ma on 250-konny silnik Lycominga, dwa wolanty, prędkość przelotową 280—290 km/h, zasięg 1,5 tys. km, jest bogato wyposażony w elektroniczne przyrządy pokładowe, może zabierać 4—5 osób. Dla Aeroklubu Polskiego jest jednak za drogi: jego cena bez wyposażenia wynosi bowiem 130 tys. USD, a z pełnym wyposażeniem — 270 tys. USD.

POMNIK DLA J. OSTROWSKIEGO

W Częstochowie utworzono Komitet Budowy Pomnika Nagrobkowego byłego mistrza świata w modelarstwie lotniczym Jerzego Ostrowskiego. Inicjatorami oraz przedstawicielami zarządu tego komitetu, mającego siedzibę w Częstochowie przy ul. PCK 14/71 są: Waldemar Wilczyński i Jerzy Lutkowski (zamieszkały w USA). Komitet, działający w porozumieniu z rodziną J. Ostrowskiego, apeluje o wpłaty na konto budowy pomnika: PKO BP II O/Częstochowa, nr 15525—23201—132.0.

PODZIĘKOWANIE

W imieniu zuchów, harcerzy i instruktorów spod znaku skrzydlatej lilijki wiceprzewodniczący Rady Wychowania Lotniczego ZHP hm. Jan Cz. Kusek dziękuje niniejszym dyrekcji Zakładu Usług Agrolotniczych PZL Warszawa Okęcie za pomoc w uzyskaniu silnika do jedynego samolotu harcerskiego Jak-12M SP-FKL.

PAMIĘCI 17 WRZEŚNIA 1939

16 września br., w przeddzień 51. rocznicy agresji Armii Radzieckiej na Polskę odbyły się w kraju liczne uroczystości patriotyczne i religijne. M.in. w kościele św. Karola Boromeusza na warszawskich Powązkach odprawiono mszę w intencji poległych, zamordowanych i zaginionych na Wschodzie. W mszy wzięły udział ich rodziny i towarzysze broni. W Łodzi, w pobliżu kościoła Matki Boskiej Zwycięskiej odsłonięto pomnik ku czci polskich oficerów — jeńców Starobielska, Kozielska i Ostaszkowa, zamordowanych w Katyniu i innych miejscach ZSRR. W Bazylice Mariackiej w Gdańsku odbyła się uroczysta msza w intencji ofiar radzieckich represji, a w kościele św. Brygidy otwarto wystawę obrazującą tragedię katyńską.

17 września w kościele św. Krzyża w Warszawie odprawiono mszę w intencji ofiar agresji sprzed 51 lat i odczytano telegram od Lecha Wałęsy. W mszy uczestniczyli m.in. kombatanci z pocztami sztandarowymi, którzy następnie przeszli na pl. Dąbrowskiego, gdzie ks. Józef Jachimczak poświęcił kamień węgielny pod pomnik ofiar agresji 17 września 1939. W apelu poległych na lubelskim placu Litewskim uczestniczyła Kompania Reprezentacyjna Wojska Polskiego. W Poznaniu patriotyczna manifestacja odbyła się pod pomnikiem Armii Poznań, w Krakowie — przed Grobem Nieznanego Żołnierza przy pomniku Grunwaldzkim, w Zamościu — w rotundzie. Tego rodzaju manifestacje i uroczystości miały miejsce także w innych miastach na terenie całej Polski.

O WOJSKACH RADZIECKICH W POLSCE

● Polski minister spraw zagranicznych Krzysztof Skubiszewski 7 września br. przyjął ambasadora ZSRR w naszym kraju Jurija Kaszlewa i wręczył mu notę rządu RP do rządu Związku Radzieckiego, skierowaną na ręce ministra spraw zagranicznych ZSRR Eduarda Szewardnadze. W nocie rząd RP proponuje rozpoczęcie w nieodległym terminie międzynarodowych rokowań w celu zawarcia układu o wycofaniu z Polski jednostek Armii Radzieckiej. Nota zawiera również propozycje nowelizacji dotychczasowych uregulowań prawnych dotyczących pobytu tych wojsk w Polsce, do czasu opuszczenia przez nie naszego terytorium. Rząd polski proponuje aby rokowaniami objęto także problem zadośćuczynienia za szkody wynikłe ze stacjonowania radzieckich jednostek wojskowych w naszym kraju.

● Inspektorzy Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie przeprowadzili wstępną inspekcję ekologiczną na terenie dwóch jednostek radzieckich. Na lotnisku w Chojnie stwierdzono, że ścieki socjalno-bytowe bez żadnego oczyszczania wprowadzane są poprzez kanalizację deszczową i rowy melioracyjne do rzeki Rurzycy (dopływ Odry) i okolicznych lasów. Na stacji rozładunkowej paliw inspektorzy stwierdzili nasycenie gruntów produktami ropopochodnymi, które przedostają się do wód gruntowych. Nie ma niezbędnych w takim przypadku specjalnych zabezpieczeń. Kotłownie nie mają urządzeń odpylających. Nie jest uregulowany stan formalnoprawny korzystania przez jednostki ze środowiska naturalnego. Poważnym problemem dla mieszkańców Chojny, oddalonej o 2 km od lotniska, jest hałas startujących i lądujących samolotów. W najbliższym czasie podobną kontrolą objęte zostanie radzieckie lotnisko w Kluczewie nad jeziorem Miedwie, skąd czerpana jest woda pitna dla Szczecina.

● 6 września br. w Legnicy odbyło się spotkanie przedstawicieli 19 miast i gmin, na terenie których stacjonują wojska radzieckie. W spotkaniu udział wzięli poseł Andrzej Kosmalski, członek Sejmowej Komisji Obrony Narodowej oraz płk Henryk Urbaniak, dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu RP do spraw Stacjonowania Wojsk Radzieckich w Polsce. Zebrani krytycznie ocenili dotychczasowe stosunki pomiędzy stacjonującymi jednostkami radzieckimi a miejscową ludnością. Za szczególnie uciążliwe uznano m.in. łamanie ustaleń dotyczących przelotów i wykorzystania lotnisk. Podczas spotkania powołano stowarzyszenie gmin, na terenie których stacjonują wojska radzieckie, z siedzibą w Legnicy. Za pilne i konieczne zebrani uznali m.in. określenie statusu wojsk radzieckich w Polsce oraz terminu opuszczenia przez nie naszego kraju.

● 5 września br. dowództwo garnizonu Armii Radzieckiej w Toruniu poinformowało wojewodę toruńskiego o terminie i trybie wycofywania stacjonujących tam jednostek. Pierwszą z nich jest lotnicza jednostka zaopatrzeniowa, która wywiozła już do ZSRR dwie trzecie zawartości magazynów. Wywóz pozostałego sprzętu potrwa do końca br.

● 14 września br. minister spraw zagranicznych RP Krzysztof Skubiszewski przyjął ponownie ambasadora ZSRR w Polsce Jurija Kaszlewa i przekazał mu drugą notę rządu polskiego do rządu radzieckiego, skierowaną także na ręce ministra spraw zagranicznych Eduarda Szewardnadze. Nota dotyczy również wycofania wojsk radzieckich z naszego kraju; nawiązując do noty z 7 września br. formułuje bardziej szczegółowe propozycje w tej sprawie.

Aeroklub Polski

ŻAR PO NOWEMU

Kolejne posiedzenie zarządu Aeroklubu Polskiego odbyło się 11 września br. w Lesznie. Przewodniczył prezes AP, dr inż. Henryk Sienkiewicz. Pierwszym tematem obrad było określenie zasad funkcjonowania centralnych ośrodków szkolenia AP. Ustalono m.in. iż Szkoła Szybowcowa Żar będzie oddzielona od Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i być może zmieni nazwę. Na jej dyrektora powołano inż. Sadomira Smolińskiego, dotychczasowego dyrektora Aeroklubu Ostrowskiego.

Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie powróci do swej dawnej nazwy Centrum Szybowcowego, ale będzie działać raczej na podobnych zasadach jak dotychczas, to znaczy łącznie z Aeroklubem Leszczyńskim. Rezygnację ze stanowiska dyrektora CWL złożył płk pil. mgr inż. Eugeniusz Hilczer. Na jego miejsce powołany zostanie dyrektor tymczasowy, który będzie pełnił obowiązki do końca br. Od nowego roku Centrum Szybowcowe — Aeroklub Leszczyński będzie mieć nowego dyrektora.

Aeroklub Grudziądzki w Lisich Kątach będzie nadal ogólnopolskim ośrodkiem szkolenia szybowcowego. Centralne szkolenie i wyczyn spadochronowy mają być skoncentrowane w Nowym Targu kosztem Krosna, gdzie niezbędne są kosztowne inwestycje, by mogło tam być Centrum Szkolenia Spadochronowego takie jak przed laty.

Przestaje istnieć Centralny Ośrodek Akrobacji Samolotowej w Radomiu. Jego funkcję i obowiązki przejmuje Aeroklub Radomski, który będzie aeroklubem wiodącym w tej dyscyplinie.

Zarząd zapoznał się z ostatecznym rozliczeniem finansowym V Szybowcowych Mistrzostw Europy w Lesznie oraz międzynarodowego spotkania spadochroniarzy w Krakowie (Second Helicopter Boogie) i postanowił: zyski — znaczne — z pierwszej imprezy przekazać do dyspozycji Komisji Szybowcowej AP, a zyski z imprezy drugiej — niewielkie — do dyspozycji Komisji Spadochronowej AP.

Wiceprezesów AP, Jerzego Musiała i Andrzeja Rucińskiego oraz członka zarządu AP Stanisława Zientka powołano w skład zespołu, którego zadaniem jest określenie potrzeb etatowych aeroklubów regionalnych. Ustalono ogólną zasadę, że o liczbie etatów powinny decydować osiągnięcia szkoleniowo-sportowe danego aeroklubu.

Przedstawiono analizę funduszu płac i jego wykorzystanie w br. W wyniku dwóch tegorocznych podwyżek średnia płaca w aeroklubach regionalnych wyraźnie wzrosła, chociaż nie należy do rekordowych. Dla przykładu, dyrektorzy aeroklubów regionalnych zarabiają od 1,2 do 1,45 mln zł miesięcznie.

Dyskutowano sprawę ewentualnego udziału Aeroklubu Polskiego i aeroklubów regionalnych w spółkach gospodarczych. Zalecono dużą ostrożność, zwłaszcza w przypadkach, gdy do spółki trzeba angażować majątek aeroklubowy. Chodzi po prostu o to, by go pochopnie nie stracić w przypadku ewentualnego bankructwa spółki.

Aktualną informację o bezpieczeństwie w lotnictwie sportowym złożył dyrektor Wydziału Bezpieczeństwa Lotniczego AP płk pil. mgr Jan Kurczewski. Głównymi przyczynami wypadków i zdarzeń jest nadal nieprzestrzeganie przepisów lotniczych i błędy pilotażu, ale zdarzyły się także, i to aż trzy, wypadki spowodowane naruszeniem zasad organizacji lotów.

Podjęto decyzję o zrefundowaniu Januszowi Kasperkowi 8 mln zł za udział i dobre wyniki w mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej w Szwajcarii, gdzie nasz najlepszy pilot w tej dyscyplinie pojechał prywatnie, wydając własne 850 USD.

Przyjęto do wiadomości nowe zasady pracy oficerów w stowarzyszeniach, które będą obowiązywać od 1 stycznia 1991. Należy się spodziewać, że spowodują one znaczny odpływ wojskowych z pracy w lotnictwie sportowym z powodów finansowych.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **CHINY.** Pilot lotnictwa wojskowego wtargnął na samolocie MIG-19 w radziecką przestrzeń powietrzną w rejonie Władywostoku, na wysokości zaledwie 30 m, z zamiarem przedostania się do USA. Chiński pilot, mimo ostrzeżeń radzieckich kontrolerów ruchu lotniczego, wleciał dość głęboko w obszar ZSRR zanim został przechwycony przez radzieckie myśliwce i zmuszony do lądowania na jednym z lotnisk. Nazwiska chińskiego pilota nie ujawniono.

● **USA.** Stany Zjednoczone sprzedadzą Arabii Saudyjskiej broń wartości wielu miliardów USD, w tym pociski typu Stinger, samoloty F-15 i czołgi M-60, aby umocnić potencjał obronny Arabii Saudyjskiej — oświadczył 29 sierpnia rzecznik Ministerstwa Obrony. O sprzedaży zakomunikowano przed inwazją Iraku na Kuwejt.

● **RFN/USA.** O godzinie 01:00 29 sierpnia br., tuż po starcie z bazy lotnictwa USA w Ramstein w RFN, rozbił się wielki samolot transportowy C-5A Galaxy, który po międzylądowaniu w innej, odległej o 20 minut lotu bazie USA w RFN, zawieźć miał do Arabii Saudyjskiej przeznaczone dla wojsk USA wyposażenie oraz żywność. Na pokładzie samolotu znajdowało się 17 członków załogi — z bazy w San Antonio w Teksasie. Zginęło 13 amerykańskich żołnierzy, czterech członków załogi przewieziono z ciężkimi obrażeniami do szpitala wojskowego w Landstuhl. Rzecznik lotnictwa Stanów Zjednoczonych określił ofiary katastrofy jako „pierwsze amerykańskie ofiary śmiertelne konfliktu z Irakiem". Katastrofa Galaxy zdarzyła się w odległości zaledwie ośmiu kilometrów od amerykańskiego magazynu wojskowego w Miesau, gdzie znajduje się broń chemiczna, wycofywana obecnie z RFN celem zniszczenia jej na Pacyfiku.

● **SZWAJCARIA.** Towarzystwo lotnicze Crossair, wspólnie ze słowackim przedsiębiorstwem Slovair, założyło regionalne przedsiębiorstwo transportu lotniczego pn. Tatra Air z siedzibą w Bratysławie. Crossair, mający jedną trzecią akcji u nowego przewoźnika, zamierza na wiosnę 1991 uruchomić samolotem Saab 340 regularne połączenie lotnicze między Bratysławą i Zurychem oraz ewentualnie Monachium. Szwajcarski przewoźnik zamierza w przyszłości współpracować również z czechosłowackimi liniami lotniczymi ČSA.

● **RFN/NRD.** Przewoźnik Roland Air Bremen rozpoczął w połowie lipca br., dwusilnikowym samolotem Cessna 404, obsługę regularnego połączenia między Bremą (RFN) i Rostockiem (NRD). Przelot na tej trasie (trzy razy w tygodniu) trwa półtorej godziny i kosztuje tam i z powrotem 575 DM.

● **INDIE.** Radziecki samolot komunikacyjny Ił-96 został w Bombaju przedstawiony członkom rządu indyjskiego. Linie lotnicze Air India nie są zainteresowane zakupem tego typu samolotu, jednakże ze względów handlowych z ZSRR rząd Indii ma nadzieję przekonać indyjskich przewoźników lotniczych do zainteresowania się radzieckim czterosilnikowym aerobusem.

● **SKANDYNAWIA.** Skandynawskie linie lotnicze SAS, które utrzymywały regularne połączenie lotnicze z NRD i latały do portu lotniczego Berlin—Schoenefeld, ale z braku frekwencji zmuszone były w 1982 loty na tej linii zawiesić, czynią obecnie starania, aby uzyskać prawa utrzymywania regularnej komunikacji lotniczej do portu Berlin-Tegel, położonego w Berlinie Zachodnim.

● **USA** Przedstawiciel Pentagonu P. Wiliams oświadczył, że 24 lipca br. — na polecenie rządu prezydenta G. Busha — zaprzestano całodobowych lotów specjalnych samolotów EC-135, spełniających rolę powietrznych punktów dowodzenia. Samoloty te przeznaczone były do kierowania siłami zbrojnymi USA w wypadku wojny jądrowej. Jak dotąd, od 3 lutego 1961 jeden taki samolot zawsze bez przerwy znajdował się w powietrzu. W ostatnim locie dyżurnego samolotu EC-135 wziął udział dowódca lotnictwa strategicznego gen. J. Chejn, po czym samolot wylądował w bazie Offat, w stanie Nebraska. Jak stwierdził „Washington Post" decyzja prezydenta o zaniechaniu całodobowych patroli powietrznych wynika z postępującego kryzysu budżetu federalnego i ocieplenia stosunków ze Związkiem Radzieckim. W Pentagonie stwierdzono, że zaprzestanie lotów samolotów EC-135, które są modyfikacją Boeinga 707, pozwoli zaoszczędzić w 1991 — 18, a w 1992 — 23 mln USD. Według oświadczenia Wiliamsa, EC-135 będą wykonywać tylko okresowe, rzadkie loty nad terytorium USA, natomiast stale bazować będą na lotniskach w gotowości do natychmiastowego startu.

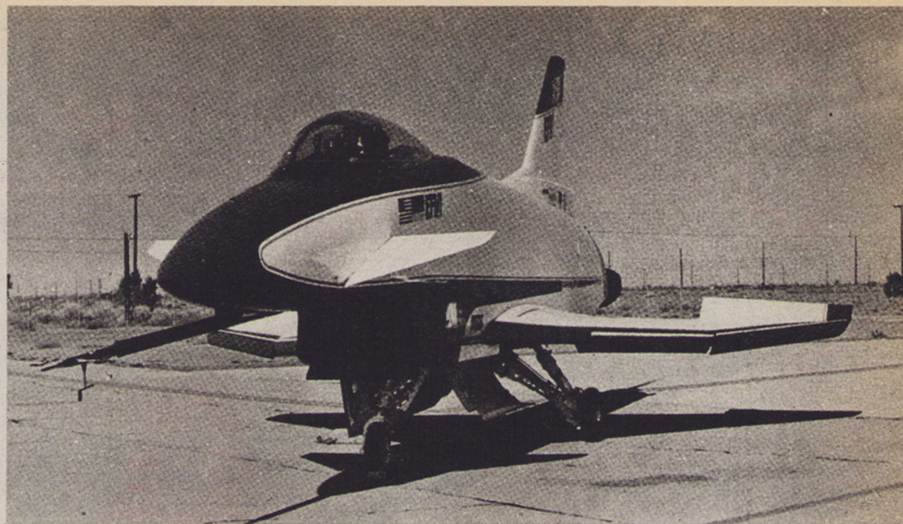
● **BRAZYLIA/ARGENTYNA.** Z lotniska wytwórni Embraer w Sao Jose dos Campos 18 lipca br. swój pierwszy lot wykonał pierwszy prototyp brazylijsko-argentyńskiego samolotu komunikacji regionalnej Embraer/FAMA CBA-123. W czasie 80-minutowego lotu samolot osiągnął maksymalną wysokość 6096 m oraz prędkości: minimalną — 195 km/h i maksymalną — 334 km/h.

● **WIELKA BRYTANIA.** W dniach 2—9 września br. odbyła się w Farnborough wielka wystawa lotnicza, której towarzyszyły pokazy sprzętu w locie, o czym napiszemy obszerniej oddzielnie.

● **OMAN.** Sułtanat zamówił w końcu lipca w British Aerospace, jako pierwszy kraj, 16 samolotów jednomiejscowych Hawk 200 i dwumiejscowych Hawk 100, który to kontrakt o wartości 150 mln funtów zastąpił zawarte wcześniej zamówienie na samoloty Tornado.

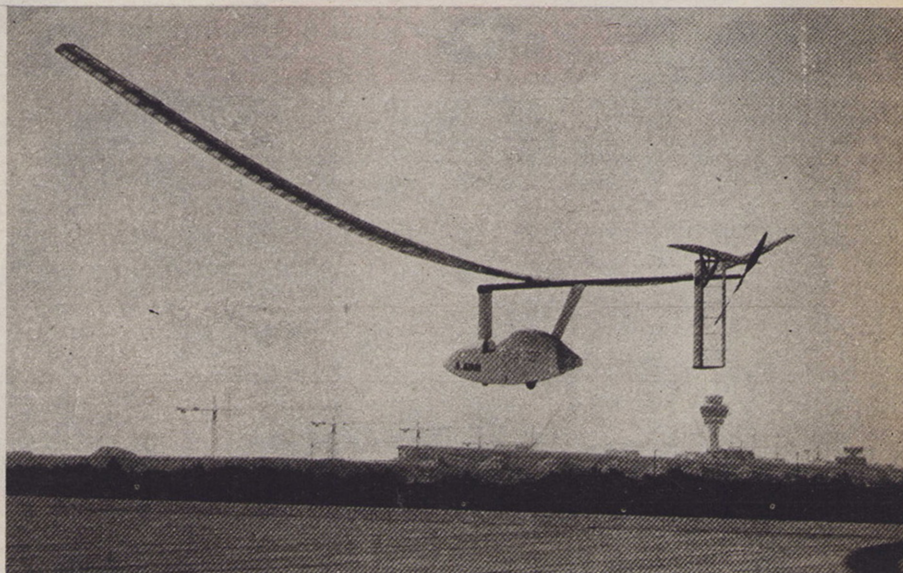
● **RFN.** Linie lotnicze Lufthansa nazwały swój nowo zakupiony samolot po raz pierwszy imieniem miasta położonego w NRD. 10 sierpnia br. aerobus A.320 otrzymał imię „Leipzig" (Lipsk).

(kon)



DOŚWIADCZALNY MYŚLIWIEC X—31A

W Stanach Zjednoczonych opublikowano pierwsze zdjęcie (podajemy je za „Flug Revue") pierwszego z dwóch zaplanowanych prototypów myśliwskiego samolotu doświadczalnego, oznaczonego X-31A, zbudowanego w zakładach Rockwell International, który ma być rozwijany wspólnie z zachodnioniemieckim koncernem MBB (Messerschmitt-Boelkow-Blohm).



REKORD EUROPY MIĘŚNIOLOTU

Nowy port lotniczy Monachium II znajduje się jeszcze w budowie, ale jego nowe, niewykończone jeszcze lotnisko służy już do startów i lądowań, wprawdzie nie aerobusów i jumbo jetów, lecz mięśniolotom. W końcu lipca br. 31-letni inżynier lotniczy Peer Frank wykonał tam pierwszy lot na zbudowanym przez siebie mięśniolocie Vélair. Mimo wysokiej temperatury i braku dostatecznego treningu, konstruktorowi udało się wykonać na mięśniolocie (masa 30,5 kg) lot w czasie 6 minut i 15 sekund oraz przelecieć odległość 4000 metrów (na zdjęciu powyżej z „Flug Revue"), co jest nowym rekordem Europy.

POLONIKA

● Wychodzący w Niemczech Zachodnich miesięcznik „Flug Revue" zamieścił (lipiec 1990) czterostronicowy, bogato ilustrowany barwnymi zdjęciami artykuł przedstawiający polski samolot PZL Koliber 150. Autor Bernard Gaubetz omawia w nim walory techniczne i użytkowe samolotu, dając dobrą notę wyrobowi PZL Warszawa — Okęcie.

● Szwedzkie czasopismo lotnicze „Skandinavisk Flyg Horisont" w zamieszczonym reklamowym przeglądzie danych technicznych i cen samolotów sportowych i wielozadaniowych z silnikami o małej i średniej mocy znanych wytwórni lotniczych — podaje dwa wyroby PZL Warszawa — Okęcie: samolot PZL Koliber 150 kosztuje w Skandynawii 385 tys. koron szwedzkich, a PZL 104 Wilga — 425 tys. koron. (kacz.)

JAN ZWIERZYŃSKI PISZE Z KANADY

AIR CANADA OFERUJE BEZPOŚREDNIE LOTY DO POLSKI

Linie lotnicze Air Canada będą oferowały klientom, począwszy od października, bezpośrednie loty z Montrealu do Warszawy — z pewną pomocą polskich przyjaciół.

Air Canada i PLL LOT zawarły umowę, która jest coraz bardziej popularna wśród linii lotniczych pragnących zwiększyć liczbę swych połączeń lub częstotliwość bez ponoszenia kosztów związanych z całkowicie nową trasą. Lane Beckel kierujący w Air Canada sprawami międzynarodowymi i porozumieniami handlowymi poinformował, że umowa ta pozwala Air Canadzie nabyć około 15 procent miejsc w samolotach LOT-u na trasie Montreal — Warszawa. Miejsca te mogą być sprzedawane klientom Air Canady. Loty te zostaną uwidocznione w komputerach rezerwacyjnych Air Canady. Pasażerowie będą otrzymywali bilety wystawione przez Air Canadę. Uczestnicy programu promocyjnego Air Canada, tzw. frequent flyer program, będą otrzymywali punkty także za te przeloty.

Różnica między tym, co Air Canada płaci LOT-owi i tym, czym będzie obciążała klientów, jest jej zyskiem. Przy tym Air Canada uzyskuje nowe połączenie bez wydatków związanych z otwarciem nowej linii, własnymi samolotami. Korzyścią LOT-u jest gwarancja sprzedaży pewnej liczby miejsc na każdy rejs.

Air Canada zawarła już takie umowy z Air New Zealand, Cathy Pacific z Hongkongu. Royal Jordanian, Austrian Airlines oraz z Singapore Airlines.

Lane Beckel powiedział, że Air Canada podpisze sześć dalszych tego rodzaju umów w ciągu najbliższego półrocza, w tym dwie lub trzy następne umowy z liniami Europy Wschodniej.

Air Canada jest tym przewoźnikiem kanadyjskim, który został wyznaczony przez rząd do obsługi Europy Wschodniej. Zmiany, które tam ostatnio zaszły, ułatwiają podróżowanie. Jednakże nie jest pewne jak wiele osób zechce w rzeczywistości latać między Kanadą i Europą Wschodnią — powiedział Beckel — aby nowa umowa stała się dobrym pierwszym krokiem, zanim zapadnie decyzja czy Air Canada powinna wprowadzić na te trasy własne samoloty.

Canadian International, główny rywal Air Canady, ma podobne umowy z Japan Airlines, Lufthansa, Alitalią i SAS-em. Jednakże, jak twierdzi rzecznik Canadian, większość umów tej linii dotyczy raczej zwiększania częstotliwości rejsów niż tworzenia nowych połączeń. Przewidują one także nie kupno miejsc przez Canadian, a wymianę miejsc między partnerami.

POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (4)



AIR MALAWI. Blantyre — Malawi. Przedsiębiorstwo państwowe, zatrudnia ponad 800 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju i regionalne międzynarodowe w Afryce. Sprzęt: 3 samoloty. W 1988 przewieziono ponad 150 tys. pasażerów. Skrót: OM. Członek IATA.



AIR MALTA. Luga — Malta. Przedsiębiorstwo państwowe (96,4), zatrudnia ponad 1500 pracowników. Wykonuje przewozy w Europie, do Afryki Północnej i na Środkowy Wschód. Sprzęt: 10 samolotów, w tym 5 B.737. W 1988 przewieziono 395 tys. pasażerów. Skrót: KM. Członek IATA.



AIR MAURITIUS. Port Louis — Mauritius. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale (51% udziału państwa), zatrudnia ponad 700 pracowników. Wykonuje przewozy do Europy, Afryki, Azji i Australii. Sprzęt: 7 samolotów, w tym po 2 B.747SP i B. 767. W 1988 przewieziono ponad 295 tys. pasażerów. Skrót: MK. Członek IATA.



AIR NEW ZEALAND. Auckland — Nowa Zelandia. Przedsiębiorstwo państwowe, zatrudnia ponad 8000 pracowników. Wykonuje przewozy w Australii i Oceanii, do Południowo-Wschodniej Azji, Europy i Ameryki Północnej. Sprzęt: 35 samolotów, w tym 10 B.737, 15 F.27. W 1988 przewieziono 4 411 500 pasażerów. Skrót: TE. Członek IATA

(ko)

NAD ZATOKĄ PERSKĄ



Wielozadaniowy samolot myśliwski General Dynamics F-16A

rackie i amerykańskie myśliwce odrzutowe ścigają się nad granicą Kuwejtu i Arabii Saudyjskiej. Jeśli padną strzały, zabawa w berka na samolotach naddźwiękowych zmieni się w śmiertelną grę dla pilotów.

Podstawowy scenariusz walki myśliwców został już dawno napisany. Zaczyna się od wykrycia przeciwnika, dostrzeżenia nieprzyjacielskiego samolotu z kabiny myśliwca lub — najczęściej — na ekranie pokładowego radaru. „Ten kto pierwszy zobaczy, zwycięży" brzmi podstawowa reguła. Szybkie i skryte — jak to tylko jest możliwe — zajęcie pozycji dogodnej do odpalania rakiet jest następnym ruchem w tej grze. Jeśli atakującemu myśliwcowi uda się manewr — rozstrzygnięcie walki jest bliskie. Odpalenie rakiet z dogodnej pozycji kończy się zestrzeleniem samolotu przeciwnika w czterech na pięć wypracowanych w ten sposób sytuacjach. Zwycięskiemu myśliwcowi pozostaje jedynie szybkie oddalenie się z miejsca pojedynku.

Najlepszym pilotom myśliwskim, elicie asów lotnictwa Stanów Zjednoczonych, patrolujących niebo nad Zatoką Perską, spieszy się do pierwszej walki. Jeśli wojna wybuchnie, Amerykanie liczą, że ich lotnictwo pokona siły Iraku.

— Nie przybyliśmy tu, żeby prowadzić wojnę — mówi płk John McBroom, dowódca 1. Tactical Fighter Wing (1. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego) — ale szybko skończymy ją w powietrzu.

Jakie są siły lotnicze USA w rejonie Zatoki Perskiej?

Każdy z czterech lotniskowców Marynarki Wojennej USA ma na pokładzie 90 myśliwców i śmigłowce szturmowe. Na lotniskach Arabii Saudyjskiej lotnictwo USA dysponuje 100 samolotami myśliwskimi F-15 i 48 szturmowymi F-16. Pięć latających stacji radarowych wczesnego ostrzegania AWACS znajduje się w Arabii Saudyjskiej, a 14 bombowców FB-111 i znacznie więcej samolotów F-16 stacjonuje w Turcji.

Eksperci wojskowi USA twierdzą, że Irak nie może przełamać przewagi amerykańskiej F-15 i F-16 przy pomocy gorszych MiG-ów i francuskich Mirage'y.

— Nasze samoloty wyprzedzają te, które posiada Irak o jedną generację — twierdzi Scott Truver z Information Spectrum, dostawcy przemysłu obronnego USA.

Do pomocy są szkoleni w USA piloci Arabii Saudyjskiej, latający na myśliwskich F-15 i F-5 oraz na samolotach AWACS. Niektóre odmiany amerykańskich samolotów myśliwskich, którymi dysponuje obecnie Arabia Saudyjska, były już poprzednio z powodzeniem używane przeciwko Irakowi. Izrael przygotował samoloty F-15 i F-16 bez znaków państwowych, by zetrzeć z powierzchni ziemi zbudowany w 1981 przy pomocy francuskiej iracki reaktor atomowy. Lotnictwo Iranu — i szkoleni jeszcze za władzy szacha w USA piloci irańscy, w czasie ośmioletniej, nie rozstrzygniętej wojny z Irakiem latali na odrzutowcach F-14, F-4 oraz F-5 i mają je do dziś.

Przewagą Iraku jest doświadczenie wojenne pilotów w zakończonej właśnie wojnie z Iranem, i rakiety ziemia—powietrze.

— Irakijczycy nie zamierzają być zepchnięci do obrony — stwierdzał kontradmirał w stanie spoczynku Eugene Carroll z Centrum Informacji Obrony (Center for Defence Information). Eksperci wojskowi uważają również, że irakijscy piloci w zakończonej wojnie przyjrzeli się amerykańskiej taktyce walki powietrznej w czasie pojedynków ze szkolonymi w USA pilotami Iranu. Admirał w stanie spoczynku, poprzedni dowódca USS Independence martwi się, że Irak uzyskał zbyt wiele czasu na to, by przygotować swoje naziemne wyrzutnie rakietowe.

— Obawiam się, że nasze oczekiwanie na ich pierwsze uderzenie jest błędem podobnym do tego, który popełniliśmy w Wietnamie.

Norman Friedman, ekspert marynarki wojennej, ostrzega z kolei, że samolotów stacjonujących w Turcji i Arabii Saudyjskiej nie będzie można użyć, dopóki paliwo i części zamienne nie zostaną dostarczone drogą morską. Arabia Saudyjska — choć może to być zaskakujące w tej grożącej wybuchem wojnie naftowej — nie ma dość paliwa pod ręką dla amerykańskich samolotów myśliwskich, a nawet swoich własnych, jeśli wojna by wybuchła.

— Takie samoloty są bezwartościowe, dopóki nie dostaną wsparcia w zapleczu naziemnym — twierdzi Norman Friedman.

Amerykańska filozofia polega na zdobyciu przewagi w powietrzu dzięki zaawansowanej technologii i wszechstronnemu wyszkoleniu pilotów. Agresywni mężczyźni (kobiety nie mogą uczestniczyć w lotach bojowych) są wybierani do szkolenia na lotników, a połowa w czasie treningów odpada. Pewność siebie, samokontrola i niezależny osąd jeśli nie są instynktowne, są wpajane pilotom myśliwskim w czasie szkolenia.

Strategia USA w dużej mierze wywodzi się ze szkolenia w tzw. Top Gun School Marynarki Wojennej USA (Szkoły najlepszych) — Miramar Naval Air Station w San Diego. Najlepsi lotnicy są tu uczeni strategii walki, z której zasadami wracają potem do swoich eskadr. Szkołę założono w późnych latach sześćdziesiątych, gdy współczynnik zestrzeleń lotnictwa marynarki wojennej USA spadał do 2,5 nieprzyjacielskich samolotów za każdy własny stracony odrzutowiec. W czasie drugiej wojny światowej współczynnik ten wynosił 19:1 na korzyść amerykańskich lotników. Na początku lat 70-tych wskaźnik znów podniósł się do 12:1.

W Miramar lotnicy Marynarki Wojennej trenują 25 godzin miesięcznie w 360-stopniowym symulatorze. Lotnictwo USA stworzyło swoją szkołę w Nellis Air Force Base w Nevadzie, wkrótce po wojnie wietnamskiej. Szkoleni piloci biorą udział w 10 wyprawach rocznie, w których starają się uniknąć symulowanego ognia samolotów myśliwskich i artylerii naziemnej. Szkolenie pilota kosztuje 1 mln 250 tys. USD.

— Piloci samolotów myśliwskich, to z pewnością najbardziej waleczna, agresywna grupa ludzi — mówi konsultant do spraw lotnictwa i przestrzeni kosmicznej James Stevenson. — Żyją, oddychają, jedzą i śpią latając.

Scott Truver z Information Spectrum widzi w tych pilotach żądnych walki, chłodnych racjonalistów i zimnych zawodowców.

— Przewyższamy o klasę irackich pilotów. W pozorowanych pojedynkach zwyciężamy 30 albo nawet 40 do 1 — twierdzi Randy Cuningaham o przydomku „Duke", który pilotuje F-14 startujący z lotniskowca i w czasie wojny wietnamskiej zestrzelił 5 samolotów.

KRASS
na podst. „USA Today"

Samolot myśliwsko-szturmowy — McDonnell Douglas F-15 Eagle

Zdjęcia: „Interavia" i Jerzy Świdziński



SYLWETKI LOTNIKÓW

Żyją jeszcze lotnicy okresu międzywojennego, którym trzeba się nisko pokłonić za ich bezinteresowną pomoc naszemu lotnictwu poza granicami kraju, a nade wszystko za ofiarność finansową. Do takich osób należy Kazimierz Dudzik, pilot szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Krakowskiego, a także instruktor szybowcowy Państwowej Szkoły Szybowcowej w Ustianowej w latach 1937—1939. Pan Dudzik, często rezygnując z zasłużonego urlopu, przyjeżdżał z Nowego Jorku do odległych miejscowości na świecie, aby wspierać finansowo naszą ekipę lotniczą i cieszyć się jej sukcesami sportowymi.

Przez wiele lat związany był z Krakowem, w którym urodził się 10 stycznia 1914, na pół roku przed wybuchem pierwszej wojny światowej. Lotnictwem zainteresował się w 1932. Sprawiły to Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych — Challenge, których trasa w drugiej połowie sierpnia 1932 prowadziła przez Kraków. Pięknie malowane samoloty przyciągały wzrok młodzieńca marzącego o lataniu. Razem z innymi był na lotnisku rakowickim, na którym lądowali, a następnie startowali zawodnicy zagraniczni.

Wkrótce zgłosił się do gimnazjalnego koła LOPP. We wrześniu 1932 ukończył szkolenie praktyczne w Bodzowie, uzyskując kategorię A i B pilota szybowcowego. Instruktorem był inż. Eustachy Ekielski. W miesiącach letnich 1933—1936 wyjeżdżał do Bezmiechowej. Tam zdobył warunki do kategorii C i Cu. Poznał wielu pilotów z różnych rejonów Polski. Zaprzyjaźnił się ze studentami lwowskimi. W tym czasie był instruktorem szybowcowym w Bodzowie. Pewnego dnia 1936 — wraz z Antonim Majcherczykiem i Stefanem Waciórskim — wystartował z Bezmiechowej z myślą o przelocie na odległość ponad 50 km. Pomyślnie przeleciał 95 km i lądował w Dzikowie; Antoni Majcherczyk natomiast w odległości 8 km od niego. Wieczorem spotkali się obaj w majątku księcia Sapiehy, który zaprosił młodych pilotów na kolację.

Wspomnianym przelotem uzyskał ostatni warunek do kategorii D (odznaka nr 252), jako pierwszy z Aeroklubu Krakowskiego. Podobnie jak inny jego koledzy postanowił latać na samolotach. Warunkiem przyjęcia na szkolenie były pozytywne badania lotniczo-lekarskie w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. Członkiem zarządu Aeroklubu Krakowskiego i jednocześnie lekarzem kwalifikującym na szkolenie był mjr dr Kazimierz Michalik, zdecydowany przeciwnik sportu szybowcowego.

Gdy Kazimierz Dudzik przyszedł na badania, mjr dr Michalik obejrzał go, a potem powiedział, aby wyskoczył przez okno, przebiegł dookoła baraku i otworzył drzwi, to wówczas zbada mu tętno. Gdy po zapukaniu uchylił drzwi, wtedy lekarz pułkowy pogroził mu palcem i podniesionym głosem stwierdził, aby więcej nie pokazywał mu się na oczy, ponieważ nigdy nie będzie latał na samolotach.

Kazimierz Dudzik był uparty. Dzięki uprzejmości swego instruktora z Bodzowa inż. Ekielskiego otrzymał list polecający do kpt. Masalskiego — komendanta Ośrodka PW Lotniczego w Lwowie. Tam bez trudności załatwił formalności związane z badaniami lotniczo-lekarskimi. Wkrótce otrzymał zawiadomienie ze Lwowa, aby przyjechał na badania do Warszawy. Teczkę Dudzika przesłano do Aeroklubu Krakowskiego. Wkrótce też zawiadomiono go, aby zgłosił się na szkolenie samolotowe. Ów list był podpisany przez mjr. dr. Michalika. Gdy lekarz pułkowy zobaczył Dudzika wówczas podniesionym głosem powiedział, aby szybko opuścił lotnisko. Wtedy usłyszał, iż przyszedł na podstawie zawiadomienia przez niego podpisanego. Kazimierz Dudzik stwierdził krótko: „U pana byłem niezdolny do latania, a w Warszawie zostałem zakwalifikowany jako najlepszy z grupy z oznaczeniem: zdolny do służby w powietrzu jako pilot myśliwski".

Mjr Michalik skapitulował, ale postanowił się zemścić. Instruktorem kursu pilotażu był sierż. Pióro. Już w pierwszym locie egzaminacyjnym został obrażony bez powodu niecenzuralnymi słowami. Po lądowaniu Dudzik rzucił kominiarkę pod nogi instruktora i powiedział: „Niech pan zapomni o mnie jako uczniu, ja też jestem instruktorem, ale szybowcowym. Nie pozwolę, aby pan mnie obrażał i mówił do mnie językiem grubiańskim. Rezygnuję z latania." Sierż. Pióro zbladł i nic



nie odrzekł. Wykonywał on jedynie polecenie mjr. Michalika.

Idąc w kierunku zabudowań Aeroklubu Krakowskiego Kazimierz Dudzik spotkał kpt. Antoniego Kłosińskiego — komendanta Ośrodka PW Lotniczego w Krakowie. Opowiedział mu o zajściu z sierżantem oraz, że wie kto nie chce go dopuścić do latania. W związku z tym przerywa szkolenie w Krakowie i prosi o zwolnienie z obowiązków w tutejszym ośrodku. Stwierdził ponadto, że kurs pilotażu ukończy we Lwowie, podobnie jak dzięki lwowiakom odbył badania lotniczo-lekarskie. Wtedy kpt. Kłosiński poprosił Dudzika, aby poszedł z nim na start. Dudzik był zdenerwowany i nie chciał wracać do swojej grupy. Kpt. Kłosiński był stanowczy. Po przyjściu na start sierż. Pióro zameldował kapitanowi grupę trzydziestu uczniów-pilotów. Kpt. Kłosiński i Kazimierz Dudzik zajęli miejsca w samolocie. Po trzech startach, trzech zadaniach sprawdzających i trzech lądowaniach, kpt. Kłosiński stwierdził wobec całej szkolącej się grupy, że ma przyjemność zakomunikować, iż pan Dudzik jako pierwszy wykonał samodzielny lot i został zaliczony w poczet pilotów; następnie mu pogratulował.

Wszyscy byli zaskoczeni, a najbardziej sierż. Pióro. Wkrótce Kazimierz Dudzik otrzymał licencję pilota turystycznego.

W 1937 był współorganizatorem Harcerskiej Eskadry Lotniczej w Krakowie oraz jej instruktorem i wykładowcą. Z Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK otrzymał zlecenie pionierskiego zadania — oblatania Tatr (teren Zakopanego). Po wykonaniu lotu doświadczalnego trwającego ponad 2 godziny miał obowiązek z wysokości 500 m odlecieć z Zakopanego do Nowego Targu i tam lądować. Młody porucznik nadzorujący wykonanie jego zadania zastrzegł, że lot do Nowego Targu nie może być wykonany wyżej niż 500 m, w przeciwnym razie zostanie dożywotnio zdyskwalifikowany. Warunki atmosferyczne uniemożliwiły Dudzikowi lądowanie w Nowym Targu ze względu na czołowy wiatr północny. Lądował przymusowo (na skrzydło) w Nowym Dunajcu. Warto dodać, że sierż. Pióro nieprzerwanie latał na RWD-8 i sprawdzał, czy szybownik nie wzniósł się ponad 500 m. Obaj piloci mieli barografy.

W sprawozdaniu z tego lotu Dudzik napisał, jakie dostał polecenie od porucznika; ograniczało ono jego samodzielność jako pilota. Wkrótce został wezwany i przesłuchany w DLC. Stwierdził wtedy, że wybrane wcześniej miejsce na lądowanie przymusowe, wkrótce wypełnili ludzie. Postanowił ich nie zabijać, lecz zniszczyć szybowiec i samemu zaryzykować życie. Pogratulowano mu podjęcia właściwej decyzji. Porucznik został odsunięty od pracy szkoleniowej.

W 1937 startował w Krajowych Zawodach Szybowcowych w Inowrocławiu, a w 1938 w Krajowych Zawodach Lotniczych w Warszawie. Do 1939 na szybowcach wylatał 356 godzin, a na samolotach 132 godziny. Ogółem w latach 1935—1939 wyszkolił 1100 pilotów szybowcowych w Bodzowie i w Ustianowej. Wojna zastała go w Krakowie. Tam też, 4 lipca 1944, został aresztowany przez gestapo, przewieziony do Płaszowa, a następnie do Montelupich. W czasie transportu wyrzucił licencję pilota turystycznego, którą znalazca przyniósł do jego domu. Z kolei przetransportowano go do Gross Rosen, gdzie był świadkiem stracenia tych, którzy przygotowali zamach na Hitlera. Uczestniczył w marszu śmierci do Buchenwaldu; spośród 800 więźniów przeżyło zaledwie 200, którzy przeszli 500 km w 30 dni. W czasie transportu kolejowego do Mauthausen wyskoczył z wagonu i uniknął zagłady. Ważył wtedy 35 kg. Przeżył wiele dramatycznych chwil, miał dużo szczęścia, ponieważ ryzykował i napotkał przyjaznych ludzi. 3 maja 1945 powrócił do Krakowa. Sądzono, że został rozstrzelany. Kilka lat po wojnie trzy wytwórnie win Dudzika upaństwowiono, a jego osadzono na rok w więzieniu. Gdy je opuszczał, oficer UB powiedział mu, że „siedział za wygląd kapitalisty, że dla niego nie ma miejsca w Polsce, lecz w USA". W Montelupich więziony był dwukrotnie: raz przez gestapo, a drugi przez UB. Starał się o wyjazd do USA. W UB bawiono się z nim jak kot z myszką: raz otrzymywał zgodę na wyjazd do USA, po czym ją cofano. Wreszcie w 1962 otrzymał paszport emigracyjny. W USA założył przedsiębiorstwo, które do dzisiaj dobrze prosperuje.

W 1970 nawiązał kontakt z polskim szybownictwem. Przyjechał z Nowego Jorku do Marfy (USA). Już wtedy wspierał finansowo naszą ekipę szybowcową, zaopatrując ją w owoce, napoje, zapraszając na kolacje, itp. Dwa lata później przyjechał do Vrsacu w Jugosławii na mistrzostwa świata. Ekipie polskiej sprezentował wówczas 1000 USD. Podobnie było w kolejnych mistrzostwach świata, z wyjątkiem Włoch, na które nie mógł przylecieć. Ogółem na rzecz polskiej ekipy przekazał kilka tysięcy USD. Na ostatnich mistrzostwach w Austrii, kiedy zorientował się, że Polacy mają mało pieniędzy, wypłacił 13 członkom ekipy po 50 USD. Po pięknym zwycięstwie Polaków w Kissimee na Florydzie (USA) po raz pierwszy rozpłakał się ze szczęścia.

W tym roku, w sierpniu, przyjechał do Bezmiechowej. Tam przeżył wiele wzruszających chwil. Spotkał się z wieloma ciekawymi ludźmi. Odwiedził także naszą redakcję.

Pan Kazimierz należy od lat do grona wyróżniających się osób biznesu amerykańskiego. Ze spokojem reaguje na wydarzenia, o których się dowiaduje. Należy do ludzi pogodnych i rzeczowych. Przepada za spacerami wśród zieleni.

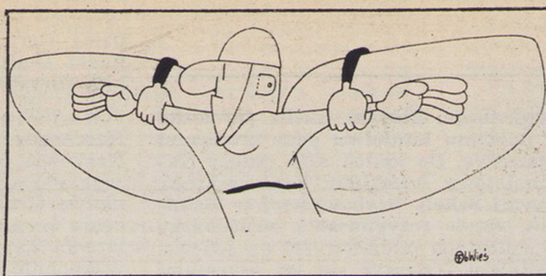
Jego celem było i jest popieranie naszego lotnictwa. Ogarnia go szczęście, gdy na masztach mistrzostw świata powiewają flagi polskie. Nie zajmuje się polityką. Marzy jedynie o sławie lotnictwa polskiego. Jako nestor polskiego szybownictwa i laureat Błękitnych Skrzydeł cieszy się z powołania Krajowej Rady Lotnictwa, ponieważ upatruje w niej inicjatora, organizatora i opiekuna wielu poczynań lotniczych. Przyjął propozycję zostania członkiem wspomnianej Rady. Mimo iż mieszka w Nowym Jorku, myślami przebywa w Polsce.

TADEUSZ MALINOWSKI



Nestor polskiego szybownictwa Kazimierz Dudzik zajmuje miejsce w kabinie Bakcyla (5 sierpnia 1990, Bezmiechowa)

LATO TRAWERSU



Skoki spadochronowe to w Jeżowie Sudeckim niemal codzienność, natomiast lądujący na górze szybowcowej Jak-12M z harcerskimi znakami na ogonie wzbudzał zainteresowanie przebywających tam lotniarzy i przygodnych spacerowiczów. Zdziwienie ich sięgało zenitu, gdy wprost z inwalidzkich wózków wsiadali do niego harcerze z mapami w ręku. Nawet starzy lotniskowi bywalcy zadawali mnóstwo pytań.

•

Tradycyjnie już na obóz złotoryjskiego Trawersu zjechali do Jeżowa Sudeckiego jego członkowie z różnych stron kraju. 1 lipca zmierzały w kierunku góry szybowcowej jednakowo wyekwipowane grupki harcerzy w charakterystycznych, plamistych mundurkach. Część z nich poruszała się na wózkach inwalidzkich. Mieszkańcy wsi, w krajobraz której trawersi wpisali się już chyba na stałe dwudziestoletnią bytnością w czasie wakacji, nie przejawiali większego zainteresowania. Jedynie ci, którzy sami kiedyś próbowali w lotnictwie sił lub których dzieci obecnie do Trawersu należą, wypatrywali znajomych twarzy, posyłając przyjazne gesty. Napotkanych miejscowy proboszcz informował, że od czasu ich ostatniego pobytu na zimowisku, uległa zmianie godzina niedzielnego nabożeństwa.

Reszta przebiegała już normalnie. Budowa obozu, szkolenie teoretyczne, wieczorne ogniska, służby i upragnione szkolenie praktyczne w powietrzu.

Dla pilotowanego przez Marcina Jaxę-Rożena harcerskiego Jaka-12M (SP-FKL) był to okres szczególnie pracowity. Ten, choć nieco wysłużony, lecz całkowicie sprawny samolot wywożąc skoczków, wykonując loty nawigacyjne i zapoznawcze zapisał na swym koncie kolejne 30 godzin w powietrzu. Środki na wakacje harcerze wypracowali sami w okresie poprzedzającym obóz, wykonując wiele różnych prac zarobkowych. Harcerska obecność w powietrzu była również możliwa dzięki ogromnej życzliwości Aeroklubu Jeleniogórskiego, który podjął się obsługi technicznej samolotu oraz udostępnił część sprzętu spadochronowego.

I tu ogromny ukłon w stronę Franciszka Kościuczuka i instr. Tadeusza Wiatra. Liczący 15 spadochroniarzy zespół Trawersu wykonał w tym czasie 109 skoków o różnym poziomie zaawansowania. Dziewięciu harcerzy niepełnosprawnych ze Stołecznego Centrum Rehabilitacji wykonało przewidzianą programem turę lotów nawigacyjnych, uzyskując patent aspiranta nawigatora pokładowego. Również najmłodsi popularyzatorzy lotnictwa często zajmowali miejsca na pokładzie harcerskiego jedynaka, spełniając kolejne wymagania sprawności lotniczych.

Wszystkich cechowała przykładna życzliwość i koleżeństwo. Nawigatorzy pomagali przy układaniu spadochronów i prowadzili chronometraż, a skoczkowie uzupełniali ich w pracach gospodarczych. Natomiast młodych popularyzatorów było wszędzie i zawsze pełno. Dużo czasu poświęcano doskonaleniu technik ogólnoharcerskich. Gry terenowe, zwiady, bytowania wypełniały resztę dni lotniczych wakacji.

Ogromnym powodzeniem cieszyły się zajęcia motorowodne na pobliskim Jeziorze Pilchowickim, gdzie wojskowe pontony desantowe i motorówka Trawersu były w ciągłym ruchu. Pogoda sprzyjała kąpieli i zabawom na wodzie. Przy okazji przetrenowano sposoby i technikę zabezpieczenia skoków spadochronowych na wodę.

Ostatni etap obozu to tygodniowy pobyt w górach, który upłynął na doskonaleniu umiejętności z zakresu wspinaczki wysokogórskiej. I tu młodzi nawigatorzy, których los dotkliwie doświadczył, wielokrotnie sprawnością zadziwiali kolegów spadochroniarzy. Ci pierwsi przodowali również w strzelectwie.

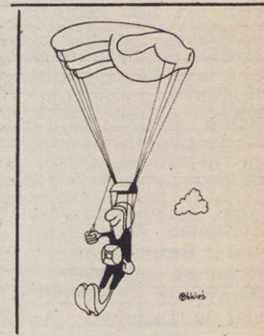
Ciekawymi doświadczeniami w pracy z dziećmi dzielili się przebywający na obozie trawersów skauci holenderscy z miejscowości Oesterbeck koło Arnhem, gdzie w roku ubiegłym w uroczystościach rocznicowych słynnej bitwy uczestniczyła 12-osobowa rerezentacja złotoryjskich spadochroniarzy.

Na mundurach wielu pojawiły się upragnione znaki spadochronowe i odznaki nawigatorów. Był to sygnał, że obóz dobiega końca. Zawiązały się nowe przyjaźnie i chyba w kilku przypadkach coś więcej, bo spadochroniarki były szczególnie urodziwe. Uściski i nierzadko łzy towarzyszyły rozstaniom na marciszowskim dworcu. Czy wszyscy z nich będą w przyszłości lotnikami? Na pewno nie, ale na miarę swoich możliwości styl ich dorosłego życia zdominuje to, co w lotniczym wychowaniu jest najwartościowsze. Tak przynajmniej zapewniali kadrę obozu, którą stanowili: hm. Jan Kusek, phm. Leszek Beres, pwd. Stanisława Konstantino, Marcin Cedro, Artur Grądek i piszący te słowa.

Przez wszystkie obozowe dni harcerze pamiętali, że ta wakacyjna przygoda z lotnictwem była możliwa dzięki ogromnej pomocy dyrekcji Zakładu Usług Agrolotniczych PZL Warszawa-Okęcie, która użyczyła silnika lotniczego do harcerskiego Jaka.

Należy zapewnić raz jeszcze wszystkich sympatyków lotniczego harcerstwa — że warto było.

TOMASZ DYNEROWICZ



Rys. W. Fuglewicz

POWRÓT DO TRADYCJI

12 czerwca br. odbyło się spotkanie kierownictwa resortu obrony narodowej z członkami zespołu ekspertów ds. opracowania wzorów znaków i symboli Sił Zbrojnych RP. Miało ono charakter plenarnych obrad, a nadano mu uroczystą oprawę — odbyło się bowiem w zgoła niecodziennej scenerii w Sali Zwycięstwa Muzeum Wojska Polskiego. Kierownictwu MON zaprezentowany został efekt 3-miesięcznych prac zespołu ekspertów w postaci kompleksowego projektu ustawy „O Znakach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej".

W trakcie posiedzenia szczegółowo przedstawione zostało stanowisko zespołu ekspertów, dotyczące poszczególnych grup znaków Sił Zbrojnych: problematykę nowych wzorów orłów wojskowych przedstawił dr Bohdan Królikowski, wiceprezes SMDBiB, przewodniczący podkomisji ds. orłów wojskowych; zagadnienia dotyczące nowego wzoru sztandaru wojskowego zaprezentował płk Tadeusz Rawski, współprzewodniczący — wraz z doc. dr. hab. Stefanem K. Kuczyńskim, prezesem Polskiego Towarzystwa Heraldycznego — podkomisji ds. sztandaru wojskowego i innych znaków Sił Zbrojnych RP; natomiast problematykę znaków marynarki wojennej oraz znaków wojsk lotniczych i obrony powietrznej miał zaszczyt referować niżej podpisany.

W drugiej części spotkania odbyła się ożywiona dyskusja, w której m.in. wyjaśniane były przez ekspertów szczegółowe zagadnienia oraz wątpliwości zgłaszane przez uczestników spotkania. W rezultacie szerokiej dyskusji odbyło się pod koniec czerwca jeszcze jedno robocze spotkanie zespołu ekspertów, na którym do zaproponowanego 12 czerwca projektu ustawy wniesiono dodatkowe, niezwykle istotne poprawki; m.in. wprowadzono do tekstu ustawy — po raz pierwszy w dziejach znaków Wojska Polskiego — definicję orła wojskowego.

Należy przede wszystkim zaznaczyć, iż generalnym założeniem co do kierunku prac zespołu ekspertów był powrót do symboli Wojska Polskiego z okresu Drugiej Rzeczypospolitej, jednakże z pewnymi modyfikacjami wzorów i funkcji poszczególnych znaków, wynikającymi z aktualnej wiedzy historycznej oraz zgodnymi z wymogami współczesności. Stąd — powrót do wzoru sztandaru wojskowego z Krzyżem Kawalerskim, lecz z pewnymi zmianami, a także — powrót do wzoru orła lotniczego według wzoru z 1936 (również ze zmianami), a nie tylko nawiązanie do tego wzoru.

Zespół ekspertów po długich dyskusjach uznał za zasadne, by: po pierwsze — flaga wojsk lotniczych, zgodnie zresztą z założonym kierunkiem prac, powróciła do swej funkcji, jaką pełniła w latach trzydziestych, tj. do flagi wojskowych lotnisk i lądowisk (przy nie zmienionym wzorze); po drugie — by w miejsce dotychczasowej flagi wojsk lotniczych wprowadzić flagę wojsk lotniczych i obrony powietrznej, lecz o zupełnie nowym wzorze i by tej właśnie fladze nadać wysoką rangę wśród znaków Sił Zbrojnych RP.

Rozpatrywano obecnie obowiązujący wzór flagi wojsk lotniczych, w których już od 1930, z niewielką przerwą w latach 1955—59, nie orzeł, lecz herb RP, tzn. godło państwowe, widnieje obok lotniczej szachownicy.

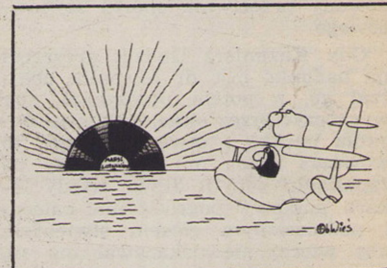
Zespół ekspertów zachował lotniczą szachownicę, jednakże z bardzo istotnymi zastrzeżeniami: by barwy poszczególnych pól były zgodne z kanonami polskiej heraldyki; zaproponował ponadto podniesienie jej rangi ze znaku tylko rozpoznawczego do rangi znaku bez mała państwowego.

Należy pamiętać, iż problematyka znaków Sił Zbrojnych RP jest niesłychanie bogata i złożona, a dobra znajomość ich historii jest udziałem nielicznej grupy wysokiej klasy specjalistów. Najlepszym tego dowodem jest fakt, iż w trakcie prac zespołu ekspertów, trwających ponad trzy miesiące, odbyło się kilkanaście roboczych, kilkugodzinnych posiedzeń.

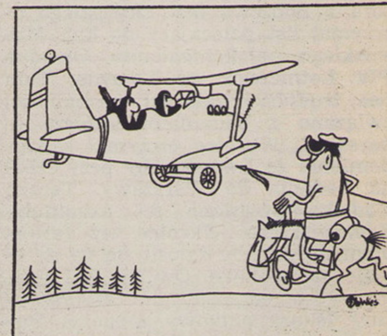
W tak krótkiej notatce nie jest możliwe — nawet w ogromnym skrócie — przedstawienie złożonej problematyki znaków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Pozostaje jednak nadzieja, iż w celu szerszej prezentacji dyskutowanych 12 czerwca br. problemów, zostaną udostępnione gościnne łamy „Skrzydlatej Polski".

KRZYSZTOF GUZEK
członek zespołu ekspertów ds. opracowania znaków i symboli Sił Zbrojnych RP

Red.: Zasygnalizowaną w powyższej informacji tematykę wkrótce omówimy obszerniej na łamach SP.



Rys. W. Fuglewicz



POLSKIE LINIE LOTNICZE · POLISH AIRLINES

Nr 6 (241) Rok XXI WRZESIEŃ 1990

LOT NOWINY · NEWS

JAK ONI TO ROBIĄ.

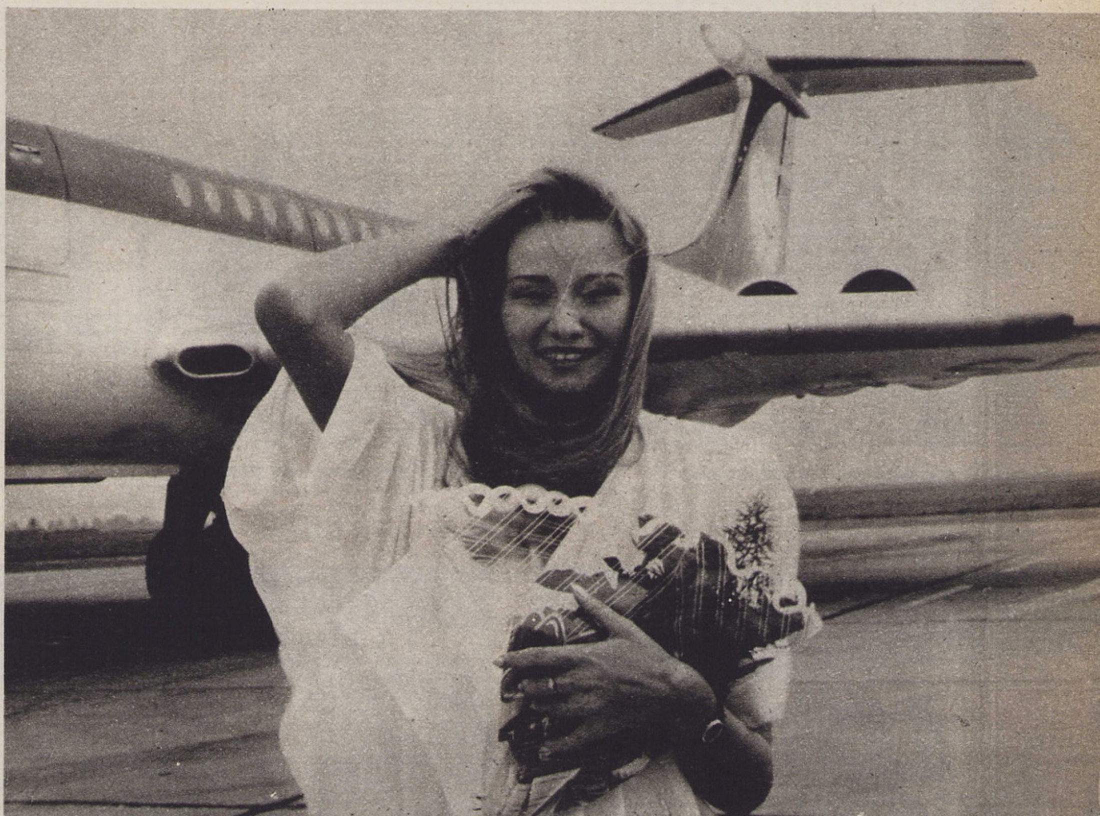
Głównym akcentem tego numeru LOT Nowin będzie kolejne, niezmiernie ważne wydarzenie w życiu naszego przedsiębiorstwa. Oto przybył nam trzeci samolot typu Boeing 767 300 ER, a więc w powiększonej wersji. Nastąpił kolejny etap w procesie unowocześniania naszej latającej floty.

Z tej okazji na zaproszenie amerykańskich firm — General Electric i Boeing Company udała się do Cincinnati i Seattle siedmioosobowa grupa polskich dziennikarzy, od lat specjalizująca się w problematyce komunikacji lotniczej. Współorganizatorem tej wyprawy za Atlantyk były także PLL LOT, które ufundowały przelot do Nowego Jorku oraz powrót tzw. rejsem dostawczym z Seattle do Warszawy, tym właśnie nowym samolotem.

Wrażeń było bardzo dużo, okazji do pogłębienia lotniczej i publicystycznej wiedzy jeszcze więcej. W Zakładach General Electric mogliśmy zobaczyć, jak powstają najnowocześniejsze silniki do powietrznych kolosów. Jakie były etapy rozwoju myśli technicznej amerykańskich konstruktorów, którzy doprowadzili do tego, że wystarczą już dwa silniki, by tak duży samolot jak B-767 300 ER mógł bezpiecznie lecieć ponad Atlantykiem.

Były też interesujące wykłady ilustrowane przezroczami, było dużo pytań i szczegółowych odpowiedzi. Nie wolno było tylko fotografować, za co nas uprzejmie przepraszano, powołując się na decyzję amerykańskiego rządu. Podobnie interesująco było i w zakładach Boeinga. Także dużo zwiedzania, rozmów i dyskusji. W halach montażowych i pomieszczeniach produkcyjnych zadziwiała nas wszystkich znakomita organizacja pracy. Bez bieganiny, pokrzykiwań, wszystko jakby w zwolnionym tempie. Ale jakże wielka precyzja działania, bez zbędnych ruchów, rozrzucania narzędzi i materiałów. Ponieważ hale są wielkie, zwłaszcza u Boeinga, pracownicy nie chodzą, a jeżdżą rowerami po wyznaczonych ścieżkach. Wszędzie też niemal idealna czystość. Fabryczne podłogi pokryte są jasnym lakierem nie chwytającym brudu. Ktoś zapytał, jak oni to robią. Lakier to nie wszystko, muszą jeszcze być nawyki czystości. „Bo właśnie od czystej podłogi zaczyna się właściwy stosunek do pracy, do porządku, do jej organizacji" — powiedział nam jeden z amerykańskich inżynierów. A poza tym jeszcze liczne ułatwienia. Pracownik nie musi szukać telefonu, aby zadzwonić w razie potrzeby do domu — automat jest pod ręką. Ma też automaty z kawą i napojami orzeźwiającymi — byle tylko nie tracił daremnie czasu. I jeszcze jedna ciekawostka — w pewnym momencie poczuliśmy się jak u nas, przed laty — na widok tablic z kolorowymi fotografiami przodowników pracy, czytając mobilizujące hasła w iście socrealistycznym stylu. A jednak to widocznie pomaga, jednak czemuś służy...

W General Electric zwiedzaliśmy także zakładowy ośrodek sportowo-rekreacyjny i rehabilitacyjny. Było na co popatrzeć, było czego pozazdrościć. „Tylko zdrowi — głosiło jedno z haseł — wypoczęci ludzie mogą tworzyć dobrą produkcję."



Przez Paryż do Osaki udała się na międzynarodowy konkurs piękności tegoroczna Miss Polski '90, p. Ewa Szymczak. Przed odlotem z warszawskiego Okęcia krótka chwila pozowania naszemu fotoreporterowi.

LOTY NA RATUNEK

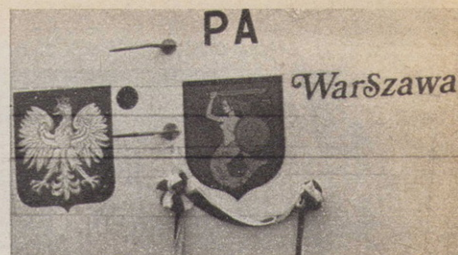
Nagły atak Iraku na Kuwejt spowodował, że tysiące obywateli innych krajów znalazły się w potrzasku, często wraz z rodzinami. Wśród nich są również Polacy, zatrudnieni dotychczas w różnych przedsiębiorstwach, wykonujących prace budowlane, drogowe czy przemysłowe. Powstała konieczność przeprowadzenia szybkiej ewakuacji naszych rodaków, przede wszystkim samolotami LOT-u.

Pierwsza grupa przywieziona została do Polski z Larnaki na Cyprze. Następne nasze samoloty lądowały już w jordańskim Ammanie i irackim Bagdadzie. Ogółem PLL LOT mają ewakuować 2300 naszych rodaków z zagrożonego otwartą wojną rejonu. W sierpniu było siedem lotów czarterowych pod hasłem „na ratunek!", we wrześniu ma być ich jeszcze trzynaście.

Powitania na Okęciu są wzruszające. Na ewakuowanych czekają całe rodziny, nikt nie ukrywa wzruszenia. Jeden z naszych robotników, który właśnie powrócił z Bagdadu, powiedział nam: „Gdy na lotnisku zobaczyłem nasz samolot, LOT-owskiego żurawia — ogarnęła mnie ogromna radość, nie mogłem opanować łez — to był ratunek, to już była Polska..."



JUŻ JEST!





Poświęcenie samolotu na lotnisku Boeinga



Przybyli przedstawiciele Polonii



Przemawia przedstawiciel Boeinga p. Ken Mirly



W hali odlotowej lotniska w Seattle



W rejsie dostawczym uczestniczyła grupa pracowników LOT-u



Wśród pierwszych pasażerów do Warszawy były i dzieci



Podpisywanie aktu przekazania samolotu



A nasz nowy samolot czekał już przy rękawie

W rejsie uczestniczyła grupa polskich dziennikarzy



Już na Okęciu — powitanie naszego trzeciego B-767



Nadanie imienia „Warszawa" — w środku Matka Chrzestna



We czwartek, 23 sierpnia 1990, o godzinie 11.20 wylądował na warszawskim lotnisku Okęcie samolot Boeing 767 300 ER o znakach rejestracyjnych SP-LPA. Jest to już trzecia szerokokadłubowa maszyna tego typu, tym razem jednak w wersji powiększonej — w porównaniu z dwoma Boeingami, latającymi już od ponad roku w barwach Polskich Linii Lotniczych LOT.

Samolot przyprowadziło trzech najwyższej klasy pilotów — kapitanowie Władysław Wójcicki, Wojciech Taworski i Józef Cierniak. Wszyscy są instruktorami pierwszej klasy na B-767. W locie dostawczym wzięło udział ok. 70 płatnych pasażerów, reprezentujących głównie Polonię amerykańską i kanadyjską. Wśród nich byli także rdzenni Amerykanie. Skorzystali oni z tego bezpośredniego połączenia z Seattle nad Oceanem Spokojnym do Warszawy, wysoko oceniając komfort tej dalekodystansowej podróży.

Podobnie jak dwa poprzednie samoloty typu B-767, tak i ten wyposażony jest w dwa silniki produkcji General Electric typu CF6-80C2 i homologowany do tak zwanych lotów ETOPS (Extended Twin Operations) na trasach, które jeszcze do niedawna dopuszczone były wyłącznie dla samolotów trzy- i czterosilnikowych. PLL LOT otrzymały uprawnienia do wyznaczania takiej trasy przelotu nad Oceanem Atlantyckim, na której samolot B-767 znajduje się o 150 minut lotu na jednym silniku do najbliższego lotniska. W porównaniu z dwoma posiadanymi już przez LOT B-767, ten samolot ma wydłużony kadłub o 6,5 m, zabiera 249 pasażerów, w tym 24 w klasie business.

Dodajmy jeszcze, że wprowadzenie do eksploatacji trzeciego szerokokadłubowego samolotu B-767 jest dalszym etapem unowocześniania floty powietrznej PLL LOT. W maju 1990 firma złożyła w dyrekcji Boeinga wstępne zamówienie na dostawę dalszych pięciu samolotów tego samego typu. Być może będą to B-767x, nad którymi pracują obecnie konstruktorzy w Seattle.

Ale wróćmy do tego miasta. W poniedziałek 20 sierpnia 1990 na fabrycznym lotnisku Boeinga odbyło się poświęcenie samolotu. Tego uroczystego aktu dokonał ksiądz Józef Calik, proboszcz polskiej parafii w Tacoma koło Seattle. Modlił się on za pilotów, mechaników, stewardesy, służbę łączności — aby z największą uwagą, poświęceniem i odpowiedzialnością wypełniali swoje czynności. Za wszystkich pasażerów, którzy będą podróżowali tym samolotem — aby bezpiecznie dotarli do celu i aby odwiedziny w Ojczyźnie oraz wizyty bliskich, przybywających z niej przynosiły wszystkim radość i umacniały w dobrym.

W uroczystości poświęcenia samolotu wzięli udział liczni przedstawiciele kanadyjskiej i amerykańskiej Polonii, zakładów Boeinga oraz grupa pracowników PLL LOT z kraju. W środę, 22 sierpnia, na międzynarodowym lotnisku w Seattle przed odlotem do Warszawy odbyło się przekazanie kluczyków oraz akt przejęcia samolotu. Dyrekcję PLL LOT reprezentował wicedyrektor do spraw finansowych mgr Czesław Cechosz. Był oczywiście szampan i życzenia szczęśliwego lotu.

Samolot wystartował do Warszawy o godz. 16.30 (w Polsce była wtedy 1:30 po północy następnego dnia), by po niespełna dziesięciu godzinach wylądować na Okęciu. Trasa licząca 9321 km wiodła ponad Kanadą, Grenlandią i północną Norwegią. Pasażerowie mogli ją obserwować przez cały czas podróży na ekranach zainstalowanych w samolocie. W określonych odstępach czasu ukazywała się barwna mapa przesuwającej się pod nami Ziemi, a na niej aktualne położenie samolotu oraz podstawowe dane: prędkość (dochodziła do 1016 km/h), wysokość (ok. 12 km), temperatura zewnętrzna (do — 60 stopni C). Dzięki temu podróż nikomu się nie dłużyła (były także filmy fabularne), a pasażerowie byli zorientowani jak przebiega lot i gdzie znajduje się samolot. Ta innowacja spotkała się z powszechnym uznaniem. Podobnie jak serdeczna, gościnna atmosfera, tworzona na pokładzie przez stewardesy i stewardów. Nad Okęciem była runda honorowa, a na lotnisku tłumy warszawiaków, pragnących powitać nasz trzeci samolot B-767, który następnego dnia otrzymał imię „Warszawa".

„Leć w przestworza, rozsławiaj imię naszej Ojczyzny, Polskich Skrzydeł i LOT-owskiego Żurawia! Przynoś chwałę biało-czerwonej, lotniczej banderze! Nadaję ci imię prastarej stolicy Polski — WARSZAWA!"

— Tę właśnie formułę wypowiedziała w dniu 24 sierpnia 1990 matka chrzestna naszego nowego samolotu B-767 300 ER — Halina Krahelska.

Wybraliśmy właśnie ją, aby imię naszego nowego samolotu jak najściślej wiązało się z Warszawą. Najbliższa krewna pani Haliny to poetka Krystyna Krahelska, która pozowała w 1934 roku znanej rzeźbiarce Ludwice Nitschowej do pomnika warszawskiej Syreny nad Wisłą. W pierwszym dniu Powstania Warszawskiego została ona ranna na Polu Mokotowskim, a więc na dawnym lotnisku, w czasie wykonywania obowiązków sanitariuszki. Drugiego dnia zmarła. Pomnik, który utrwalił jej wizerunek, ocalał i dziś jak dawniej stoi na wiślanym brzegu.

W uroczystości nadania naszemu B-767 imienia „Warszawa" wzięli udział przedstawiciele stołecznych władz, mieszkańcy miasta, zagraniczni goście z Boeinga i General Electric, reprezentanci załogi PLL LOT. Całość ubarwiły występy ludowego zespołu pieśni i tańca, który jeszcze do niedawna nosił nazwę Silesia, ale ze względu na stałą współpracę z PLL LOT zmienił ją na POLOT. Na uroczystości nadania imienia była również matka chrzestna naszego „Gniezna", prof. Gabriela Mikołajczyk.

Powitanie zagranicznych gości przez dyrektora LOT-u





EGZAMIN NA 5

Konferencja prasowa, zorganizowana przez nas na warszawskim Okęciu wzbudziła duże zainteresowanie dziennikarzy agencji, prasy, radia, a zwłaszcza telewizji. Temat był bowiem szczególnie uroczy — oto tegoż ranka — 6 sierpnia 1990 grupa dziewcząt ukończyła egzaminami kurs stewardes pokładowych. Wszystkie otrzymały najlepsze oceny, wszystkie też miały okazję wypróbowania nabytych na kursie umiejętności.

Konferencja składała się z dwóch części. W pierwszej — dziennikarze poznali tajniki zawodu stewarda i stewardesy, metody i program szkolenia, wymagane kwalifikacje, wysokość wynagrodzeń. W drugiej — wszyscy spotkali się na pokładzie samolotu Tu-154M, gdzie młode adeptki kursu najpierw podawały dziennikarzom i koleżankom poczęstunek, a zaraz potem w obecności wszystkich otrzymywały książeczki stewardes, uprawniające do wykonywania tego trudnego, odpowiedzialnego, a zarazem atrakcyjnego zawodu, który ułatwia poznawanie świata. Życzymy powodzenia!



Agnieszka Stępień



Agata Warzych z instr. Dariuszem Sarnocińskim

Anna Wójcik i Ewa Grzybowska



ROZMOWY NA LOTNISKU

Dziś o bezpieczeństwie w komunikacji powietrznej — nasza rozmowa z Głównym Inspektorem Lotnictwa Cywilnego, mgr. ZBIGNIEWEM DĄBKOWSKIM.



— Właściwie to przedstawiać pana nie musimy — przepracował pan w PLL LOT wiele lat, w tym na stanowiskach wicedyrektorskich i jako reprezentant w Wielkiej Brytanii i USA, ma pan bogate, zwłaszcza menedżerskie doświadczenia zawodowe. Obecnie czuwa pan nad kondycją polskiego lotnictwa cywilnego, w tym także LOT-u. Zacznijmy więc od tego — oto ostatnio wiele pisano i mówiono o ankietach, opracowanych m.in. przez londyński „Sunday Times" czy magazyn turystyczny „New York Conde Nast Traveler", z których wnioski upowszechniane były również przez naszą prasę. Dotyczyły one bezpieczeństwa latania samolotami różnych towarzystw lotniczych. Tworzone były tabelki tych najbezpieczniejszych i tych, z którymi lepiej nie mieć w powietrzu do czynienia. Co pan o tym sądzi?

— Myślę, że tego rodzaju ankiety mogą być bardzo pożyteczne i ciekawe, pod jednym jednak warunkiem, że sporządzane są w sposób rzetelny. W przeciwnym razie mogą służyć rozmaitego rodzaju manipulacjom. Wtedy rodzi się pytanie, kto i w jakim celu tworzy tego rodzaju publikacje, czy nie kryje się za nimi walka o pasażera, lansowanie określonych typów samolotów, czyli zwykły interes. Tak więc, w przeciwieństwie do wspomnianych przez pana naszych dziennikarzy, podchodziłbym do tego rodzaju wniosków bardzo ostrożnie. Zawsze warto postawić sobie pytanie: Cui bono? W czyim interesie? Ze swej strony zawsze służę obiektywnymi materiałami faktograficznymi.

— Wróćmy więc do samego problemu — co zapewnia pełne bezpieczeństwo w lotnictwie komunikacyjnym?

— Nie tylko w takim — w każdym: sportowym, transportowym agrotechnicznym czy sanitarnym... Ktoś kiedyś powiedział: lotnictwo samo w sobie nie jest niebezpieczne, ale nie wybacza najmniejszej nieuwagi, zaniedbania czy też braku umiejętności. Temat jest bardzo obszerny, ale sprowadzić go można do trzech podstawowych czynników, decydujących o bezpieczeństwie latania: samolot, człowiek i „ziemia". Myślę, że warto posłużyć się przykładem nam najbliższym — LOT-em. Od kilku lat ma on prawidłową politykę sprzętową. Flota jest unowocześniana, wprowadzane są do eksploatacji najnowocześniejsze technologicznie i nawigacyjnie samoloty, jak np. B-767, a w najbliższej przyszłości krótko-średniodystansowe ATR-72. Jednocześnie eliminowane będą samoloty już wysłużone, a liczba ich typów ulegnie znacznemu ograniczeniu do czterech: B-767, Ił-62M, Tu-154M i ATR-72. Po 1995 LOT zacznie pozbywać się także dalekodystansowych Iłów. Choć trzeba stwierdzić, że w wyniku realizacji zaleceń komisji powypadkowej — samoloty te otrzymały nowoczesne czujniki, zostały przebudowane i dziś są naprawdę bezpieczne. Wszystkie te zmiany zostały przeprowadzone pod ścisłym nadzorem Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, który wspiera doskonałych specjalistów technicznych PLL LOT.

— A ludzie?

— Ogromnie ważny czynnik, powiedziałbym — decydujący. System szkolenia pilotów w PLL LOT, a zwłaszcza szkolenia doskonalącego, reprezentuje europejski poziom. Najlepszym tego wyrazem są bardzo wysokie oceny, jakie zarówno nasi lotnicy, jak i technicy otrzymywali w ośrodku szkoleniowym Boeinga w Seattle. Trzeba jednak pamiętać, że w procesie utrzymywania wysokiej sprawności pilota ogromne znaczenie ma ciągłe, doskonalące szkolenie, np. na symulatorach czy powietrznych szlakach pod nadzorem wysokiej klasy, doświadczonych instruktorów. Tu szczególnego znaczenia nabiera konieczność istnienia stałych obsad instruktorskich, co pomaga w utrzymywaniu tak potrzebnej atmosfery, pełnej zaufania pomiędzy instruktorami a szkolonymi. Dziś wiele towarzystw lotniczych stosuje zasadę, obowiązującą w przedwojennym Locie, że ten kto zgłasza dobrowolnie instruktorowi czy kierownikowi, że popełnił konkretny błąd — nie ponosi konsekwencji, nie jest karany. Poza wspomnianym czynnikiem podstawowym jak szkolenie i utrzymywanie wysokich nawyków, ogromnie ważnym jest zapewnienie pilotom odpowiednich warunków wypoczynku, zarówno w kraju, jak i w czasie międzyrejsowej przerwy za granicą. Tu nie może być lekceważenia, jak np. ostatnio w Nowym Jorku czy Tokio, co stwierdzili nasi inspektorzy. Poza tym należy dbać o stan zdrowotny, o poprawę warunków mieszkaniowych. Szczególnie ważna jest rola lekarza, badającego załogi tuż przed odlotem. Tu w GILC-u pracujemy obecnie nad nowelizacją wymogów zdrowotnych dla personelu latającego. Nasze obecne przepisy nakazują spełnienie norm niemalże dla kosmonautów, a nie pilotów nowoczesnych samolotów o coraz bardziej komputeryzowanej nawigacji i obsłudze. Pilot idący na okresowe badania nie powinien być zestresowany tym faktem, nie powinien się bać, że jakiejś tam wysoko naciągniętej normy nie osiągnie.

— A wiek? Wiele linii lotniczych w swoich reklamach lansuje pilota o oszronionych skroniach.

— Bo to budzi zaufanie, że pasażer znajdzie się w doświadczonych rękach pilota nie tylko sprawnego fizycznie czy zdrowotnie, ale także zrównoważonego, w pełni odpowiedzialnego.

— I jeszcze: „ziemia".

— Tak, podobnie jak musi być zaufanie do instruktorów czy kolegium kapitańskiego, albo i współczłonków załogi — tak i do obsługi technicznej. Załoga, przejmując samolot musi być stuprocentowo pewna, że jest on w pełni sprawny, że nie ma najdrobniejszych usterek. Podobnie piloci muszą stuprocentowo ufać kontrolerom ruchu lotniczego, uważnie słuchać, co mówi „ziemia", bez zastrzeżeń wykonywać nawigacyjne polecenia. Wiele uwagi poświęcamy sprawie instalowania najnowocześniejszych urządzeń nawigacyjnych. Ostatnio, na przykład, podpisany został kontrakt z amerykańską firmą Westinghouse na dostawę urządzeń kontroli ruchu lotniczego; chodzi tu o tzw. radary wtórne, a wartość umowy wynosi 11,5 mln USD.

— Tak więc końcowy akcent naszej rozmowy jest bardzo optymistyczny.

— Cieszę się i chciałbym jeszcze przypomnieć słowa legendarnego pilota PLL LOT Klemensa Długaszewskiego, który zwracając się do młodszych kolegów mówił: „Bądźcie zawsze na „per pan" z samolotem — nigdy „na ty"!

Rozmawiał — woy

BĘDZIE OKĘCIE II

Zachodnioniemiecka firma HOCHTIEF w szybkim tempie prowadzi prace budowlane przy wznoszeniu nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego na warszawskim Okęciu. Zainteresowanie budzą wysokie dźwigi, spoza ogrodzeń widać już pierwsze, pnące się w górę, słupy konstrukcyjne przyszłego budynku. Czas szybko leci i za niespełna dwa lata w nowych pomieszczeniach MDL-u witać będziemy pierwszych pasażerów.

LOT NOWINKI

„Polskie Linie Lotnicze LOT w Radomiu" — pod takimi tytułami ukazały się w lokalnej prasie informacje o otwarciu biura rezerwacji i sprzedaży należącego do naszego przedsiębiorstwa. Mieści się ono przy ulicy Kilińskiego 15—17 i jest czynne codziennie w godzinach od 9 do 17.

*

Od 1 stycznia 1991 istotnym zmianom ulegnie poziom taryf lotniczych na liniach łączących kraje, zaliczane do niedawna do socjalistycznych. Dotychczas obowiązywały dwa poziomy taryf: niższy, tzw. taryfy EAPT dla obywateli krajów, które podpisały odpowiednie porozumienie (Polska, Czechosłowacja, ZSRR, Węgry, Bułgaria, Rumunia, NRD, Wietnam, Korea Północna, Kuba i Mongolia), wyłącznie jednak na połączenia pomiędzy tymi krajami, obsługiwane przez ich przewoźników narodowych, jak np. LOT, TAROM, INTERFLUG itp. Był też poziom wyższy, kształtowany według taryf IATA dla wszystkich pozostałych pasażerów i przewoźników, stosowany w sieci europejskiej.

Od Nowego Roku będzie inaczej. Polska przestaje być stroną porozumienia taryfowego EAPT, przestaną więc istnieć wspomniane już niższe taryfy. Zapowiadamy te zmiany z paromiesięcznym wyprzedzeniem, trzeba jednak pamiętać, że stosowane będą następujące zasady:

— wstrzymana zostaje sprzedaż biletów wg taryf EAPT na podróże po 1 stycznia 1991,

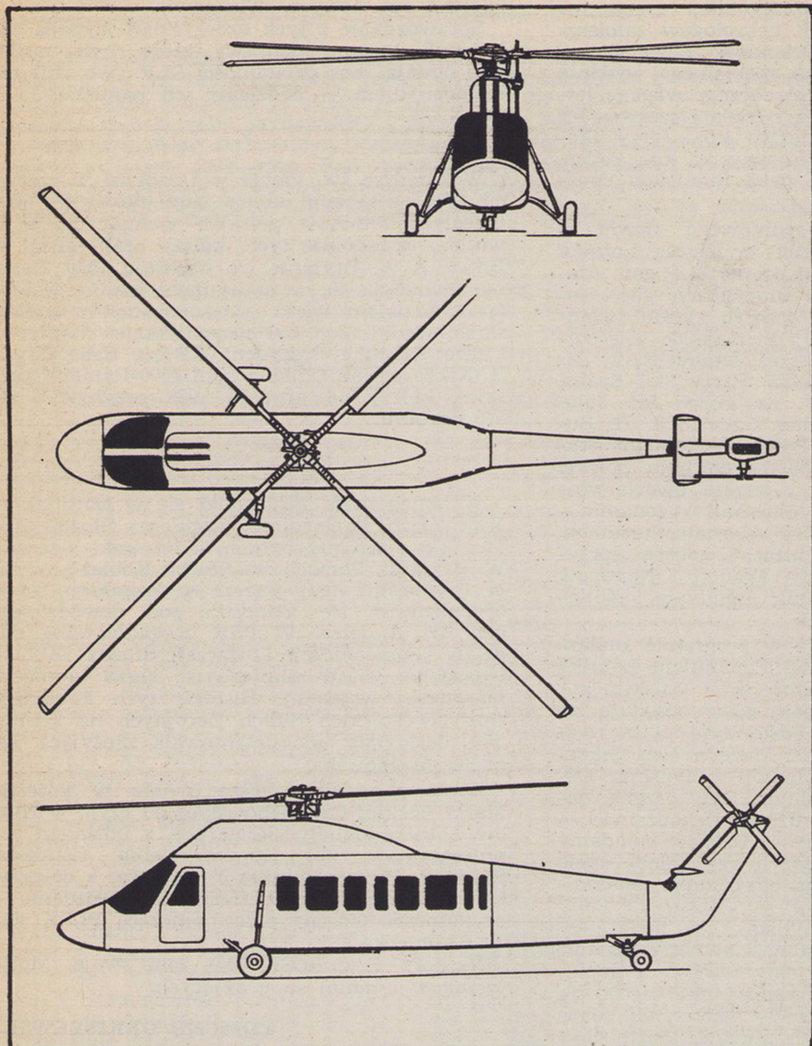
— bilety wystawione po 22 sierpnia br. traktowane będą na zasadach ogólnych, tzn. jeśli pasażer posiada bilet z wpisaną rezerwacją, nawet na podróż po Nowym Roku i rezerwacji tej nie zmienia na pierwszym odcinku międzynarodowym — będzie mógł lecieć bez dopłaty. Jeśli bilet nie został jeszcze wykupiony, pomimo rezerwacji miejsca lub wykupiony jest jako otwarty (open), przy podróży po 1 stycznia 1991 pobierana będzie stosowna dopłata lub też — przy rezygnacji z podróży — nastąpi zwrot pieniędzy. Pełnej informacji o poziomach nowych taryf udzielają wszystkie punkty sprzedaży biletów lotniczych w kraju i za granicą.



NOWY RODZAJ REKLAMY

Warszawskimi ulicami jedzie tramwaj z reklamami — są najróżniejsze, mniej lub bardziej kolorowe, pomysłowe, czasem interesujące graficznie. Na ulicach zrobiło się kolorowo. Nasz fotoreporter wypatrzył tramwaj — dziewiątkę — z reklamą LOT-u. Czytelne, chwytliwe hasło, a ciekawa grafika kojarzy się z wieloma krajami.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 00-697 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 65/79 — LIM Centrum. Telefon 305-801. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO.
Wkładka do numeru 39 (2027) „Skrzydlatej Polski" z dnia 30.09.1990. Zdjęcia w numerze: Sławomir Wojno — 17, Jerzy Woydyłło — 7.





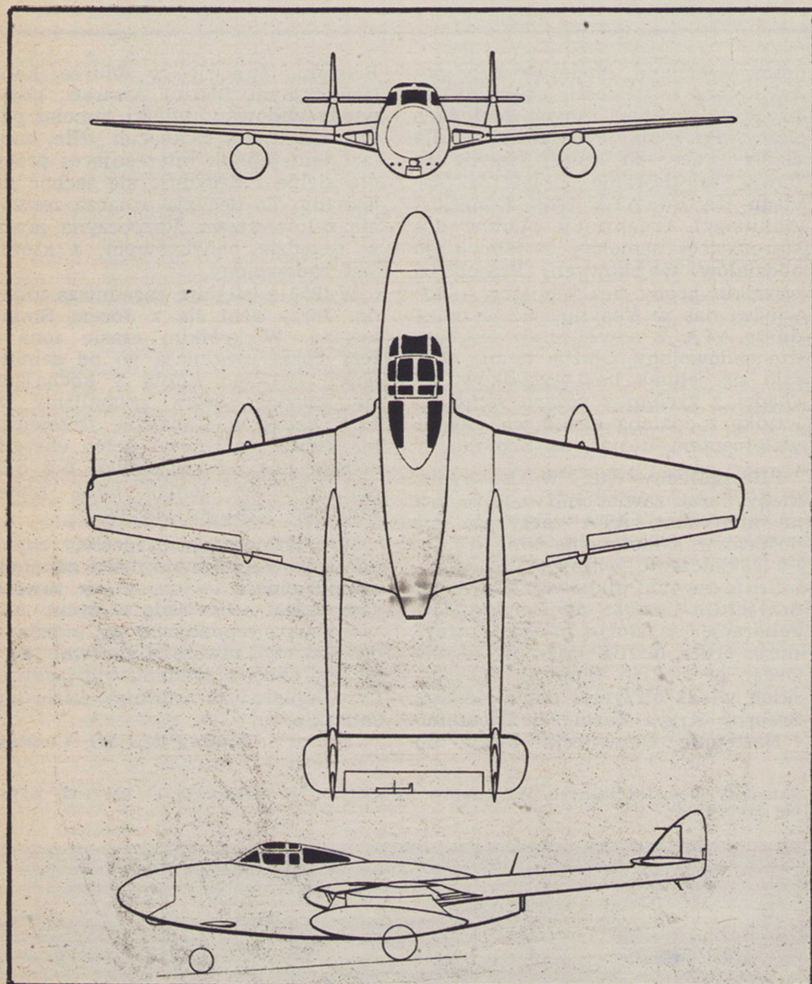
ŚMIGŁOWIEC TRANSPORTOWY S-58T ORLANDO AIRLINER

Firma Orlando Helicopters Airways Inc. (USA) zaangażowana w wytwarzaniu, przebudowywaniu, sprzedaży i eksploatacji śmigłowców wytwórni Sikorsky, dysponuje dużymi zapasami części i zespołów śmigłowców S-52, S-55/H-19 i S-58/H34, które dostarcza wielu krajom. Przebudowuje śmigłowce tych typów, z których lotnictwo wojskowe zamierza zrezygnować, np. z napędu tłokowego na turbinowo-wałowy. Firma skoncentrowała się na śmigłowcu seryjnym Sikorsky S-58/H34, który po przebudowie oferowany jest w 5 wersjach: rolniczej, dźwigowej oraz dyspozycyjnej Heli Camper z silnikiem tłokowym Wright Cyclone R-1820-84 i turbinowej S-58T Orlando Airliner, zarówno cywilnej, jak i wojskowej.

S-58T Orlando Airliner powstał z przebudowy tłokowego S-58 na dwusilnikowy z 4-łopatowym wirnikiem nośnym i 4-łopatowym śmigłem ogonowym, na pionowym stateczniku z lewej strony, przed którym osadzono mały statecznik poziomy. Zespół napędowy nad kabiną pasażerską ma opływową obudowę, której część przednią stanowi 2-osobowa kabina załogi z przesuwnymi do tyłu szybami drzwiowymi. Kabina pasażerska z 18 standardowymi fotelami i bocznymi przesuwnymi drzwiami ze stopniami, ma 9 bocznych okien. Podwozie stałe trójpodporowe, z tylnym kółkiem i głównym podwoziem zastrzałowym, z amortyzatorami zaczepionymi wysoko na kadłubie. Uzyskał certyfikat FAA oraz BCAA i jest dopuszczony do lotów wg IFR. Ma zdwojone sterowanie, hydrauliczny hamulec wirnika i oświetlenie wewnętrzne oraz światła nocne i do lądowania a także windę ratunkową oraz nadmuchiwane awaryjne pływaki. Kabina jest klimatyzowana i ogrzewana. Napęd: 2 silniki Pratt-Whitney Canada PT6T-6 o mocy 1014 kW każdy. Paliwo wewn. 1071 dm^3 oraz zewn. 568 dm^3. Wersja wojskowa ma boki i spód kabiny pasażerskiej opancerzone okładziną z kevlaru i boczne szyby załogi z kuloodpornego tworzywa Lexan. Najnowszą wersją wojskową jest OHA-S-58T Viking z kabiną załogi opuszczoną do poziomu kabiny transportowej. Zmieniło to przód kabiny (jak na rysunku) a osłona zespołu silnikowego uzyskała nowy przód z dwiema szczelinami wlotu powietrza. Śmigłowiec cywilny S-58T Airliner wykorzystuje New York Airways do przewozu pasażerów między miejskimi lotniskami. Jest też eksportowany do innych krajów, w tym w 1989 do Korei Południowej. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: średnica wirnika nośn. — 17,07 m, długość ogólna — 20,06 m, kadłuba — 14,4 m, wysokość — 4,85 m, średnica śmigła ogonowego — 2,9 m, pow. tarczy wirnika — 228,54 m^2, rozstawy: kół — 3,66 m, osi — 8,75 m, kabina: 3,91 x 1,52 x 1,75 m. **Masy:** własna — 3437 kg, max. użyteczna — 2268 kg, max. do startu i lądowania — 5896 kg. **Osiągi:** prędkości: max. npm — 222 km/h, przelotowa — 204 km/h, pułap w zawisie OGE — 2440 m, zasięg z 1071 dm^3 paliwa i rezerwą na 20 min — 692 km.

LAMUS

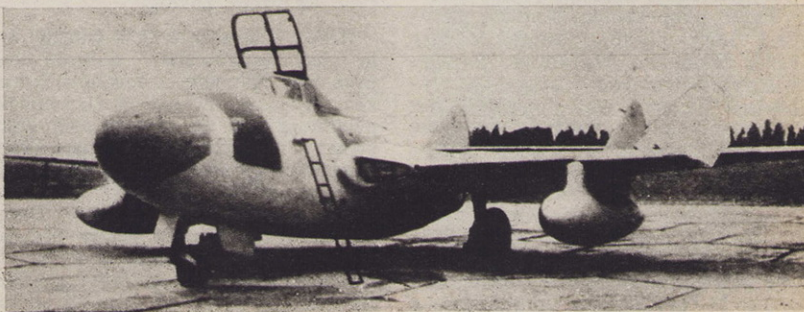


DE HAVILLAND D.H. 113 VAMPIRE

W 1949 Egipt zwrócił się do Wielkiej Brytanii z zamówieniem na dostawę pewnej liczby nocnych myśliwców (wyposażonych w radar). Zamówienie zostało ulokowane w zakładach De Havilland, które postanowiło zrealizować je przez przeróbkę dziennego myśliwca D.H.100 Vampire (SP 45/88). Podczas prac projektowych okazało się, że średnica kadłuba-gondoli (zwiększona dla pomieszczenia 2-osobowej załogi) niemal dokładnie odpowiada średnicy kadłuba nocnego myśliwca Mosquito N.F. Mk.36 (!), udało się więc zaadaptować niemal bez przeróbek całą przednią część kadłuba, włącznie z kabiną załogi, instalacją radaru i uzbrojeniem. Należało jedynie wbudować przednie podwozie. Adaptacja ta przyspieszyła oczywiście w istotnym stopniu prace konstrukcyjne i budowę prototypu nowego samolotu, oznaczonego D.H.113 Vampire N.F. Mk. 10 (night fighter — nocny myśliwiec). Odbył on swój pierwszy lot 28 sierpnia 1949. Zakłady De Havilland przystąpiły do produkcji myśliwca, ale w tym czasie ogłoszono embargo na dostawę broni dla Egiptu. Odbiorcą wyprodukowanych 95 egz. samolotu stały się więc z konieczności RAF, które przydzieliły je do dywizjonów 25, 23 i 131. Nieco później część tych samolotów została wyeksportowana do Włoch i Indii.

D.H.113 był dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej. Trójdzielny płat o obrysie trapezowym, poszerzony i pogrubiony w części centralnej, był w całości adaptowany z samolotu D.H.100. Kadłub-gondola mieścił przed płatem kabinę pilota i operatora radaru, z miejscami obok siebie, nakrytą charakterystyczną, szeroką osłoną z płaską szybą wiatrochronu. Oszklony dach kabiny był odchylany do tyłu do wsiadania i mógł być odrzucony w locie w razie awarii. Radar A.I. Mk.X (jeszcze z czasów wojny!) zabudowany był w pogrubionej części kadłuba. Usterzenie samolotu z podwójnym usterzeniem pionowym o charakterystycznym obrysie osadzone było na dwubelkowym wsporniku, adaptowanym bez zmian z samolotu D.H.100. Podobnie zapożyczone zostało trójpodporowe podwozie. Do napędu samolotu użyto turboodrzutowego silnika D.H. Goblin 3 z jednostopniową, odśrodkową sprężarką, o ciągu 15,0 kN, zabudowanego w tylnej części kadłuba gondoli. Silnik zasilany był w powietrze przez rozwidlony kanał wlotowy, zakończony trójkątnymi chwytami w krawędziach natarcia centropłata. Wylot gazów bezpośrednio z dyszy silnika, bez przedłużacza. Uzbrojenie strzeleckie składało się z 4 działek 20 mm umieszczonych u dołu przedniej części kadłuba. **J.S.**

DANE TECHNICZNE D.H.113 Vampire N.F. Mk.10 (1 x 15,0 kN): Wymiary: rozpiętość — 11,6 m, długość — 10,6 m, wysokość — 2,7 m, pow. nośna — 24,3 m^2. **Masy:** własna — 3300 kg, startowa — 5620 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 882 km/h (H = = 9000 m), pułap — 13 000 m, zasięg — 1965 km. **Zdjęcie i rys.: DH.113 N.F. Mk 10**



ŚWIATOWY ZJAZD LOTNIKÓW POLSKICH

BĘDZIEMY ICH PAMIĘTAĆ

Już po sześciu miesiącach od zakończenia wojny polscy lotnicy walczący w RAF utworzyli w Londynie Stowarzyszenie Lotników Polskich. Celem organizacji była pomoc demobilizowanym z RAF lotnikom, którym trudno było przystosować się do nowych, pokojowych warunków. Chodziło także o to, by starszym, schorowanym lub kalekim towarzyszom walk stworzyć znośniejsze warunki życia. Te cele są realizowane do dziś, a Stowarzyszenie Lotników Polskich należy do najprężniejszych polskich organizacji kombatanckich w Wielkiej Brytanii. Zalicza się także do zasobnych. SLP na 14 Collingham Gardens w Londynie ma własne domy i kluby, oddziały w wielu krajach, np. w Argentynie, Australii, Belgii, Kanadzie (skrzydło „Warszawa"), a w samej Wielkiej Brytanii kluby-restauracje znajdują się w Londynie, Blackpool, Derby i Nottingham.

Zmieniali się prezesi i ubywało członków, funkcje obejmowali młodsi i sprawniejsi fizycznie, lecz mimo upływu już 45 lat Stowarzyszenie Lotników Polskich ciągle jest bardzo aktywne.

Dużym wydarzeniem są coroczne zjazdy i okresowe zjazdy światowe. Właśnie pod koniec 1989 odbył się w Londynie XXIX światowy Zjazd Lotników Polskich. Co prawda, od tego czasu minęło kilka miesięcy, warto jednak czytelnikom przybliżyć to niezwykłe wydarzenie. Mało jeszcze pisze się w kraju o życiu kombatanckim na wychodźstwie w W. Brytanii, również o życiu lotników. Szczególnie, że czas robi swoje. Wśród licznych nekrologów zamieszczonych na łamach „Dziennika Polskiego" i „Dziennika Żołnierza" lub specjalnego wydania niedzielnego znaczna część dotyczy właśnie lotników. Niektóre nekrologi z maja i czerwca br. są tego przykładem. Odeszli: kpt. Jerzy Stachurski, mjr Wacław J. Pijanowski, kpr. podch. inż. Stanisław Wernicki, sierż. Stanisław Drozda...

Wróćmy jednak do światowego zjazdu w Londynie. Pierwszego dnia w Klubie Lotnika kilkuset gości przyjmował prezes ZLP gen. Aleksander Maissner. Lista angielskich gości towarzyskiego spotkania i samego zjazdu świadczyła o wielkim prestiżu, jaki mają do dziś polscy piloci. Byli obecni szef sztabu RAF Air Chief Marshall Sir David Parry — Evans, Marshall of the Royal Air Force Sir John Grandy, ponadto Brygadier General J. H. Bodaert — szef lotnictwa Belgii, komendant Stacji Northolt, skąd startowały do boju polskie eskadry — B. E. Nunn i jeszcze dwóch wojskowych w stopniu Air Marshall z żonami — Sir Frederick Rosseir i Sir Alasdair Steedman. W zjeździe brali udział attaché państw sprzymierzonych USA, Kanady, Francji i Norwegii, pięciu burmistrzów dzielnic Londynu i kilkunastu b. pilotów z Polski.

Zjazd trwał trzy dni, a w programie znalazły się: hołd poległym pod Pomnikiem Lotnika w Northolt, uroczysta msza św. w polskim kościele św. Andrzeja Boboli, gdzie znajduje się piękny witraż lotniczy, odsłonięcie płaskorzeźby lotniczej w Instytucie i Muzeum gen. Sikorskiego oraz specjalny wieczór w Polskim Ośrodku Społeczno-Kulturalnym. Były przemówienia i toasty Prezydenta RP na Uchodźstwie — Ryszarda Kaczorowskiego („Dzisiaj składamy hołd lotnikom, którzy złożyli swe młode życie w obronie polskości i dla odzyskania suwerennej Polski"), prezesa SLP A. Maissnera („My lotnicy polscy tak jak byliśmy, tak nadal jesteśmy wierni ideałom wolnościowym i w miarę sił i możliwości będziemy walczyć i popierać wszystkie ruchy uniezależnienia się kraju od obcych"). Angielscy goście podkreślali bohaterstwo i odwagę polskich pilotów. Warto chyba wspomnieć o płaskorzeźbie w wejściowym hallu Instytutu gen. Sikorskiego. Znajduje się na niej wizerunek Matki Boskiej Ostrobramskiej i lotniczy orzeł w otoczeniu przedwojennych odznak jednostek lotniczych. Do nich lecą samoloty z odznakami wojennych dywizjonów. Jest to już czwarta taka sama rzeźba. Poprzednie znajdują się w amerykańskiej Częstochowie w stanie Texas, na Jasnej Górze i w kościele św. Anny w Warszawie.

Sprawozdanie z tych uroczystości wypada zakończyć słowami modlitwy, które chyba najlepiej oddają sens działalności SLP „We will remember them — będziemy ich pamiętać".

*

W katedrze św. Pawła w Londynie w czerwcu 1990 odsłonięto tablicę pamiątkową ku czci poległych lotników polskich walczących w II wojnie, szczególnie tych, którzy brali udział w Bitwie o W. Brytanię we wrześniu 1940. Ceremonia odbyła się w podziemnej kaplicy katedry z udziałem wielu gości polskich i angielskich, wśród nich był wicemarszałek lotnictwa książę Kentu i Prezydent RP na Uchodźstwie R. Kaczorowski. Oddano hołd 5500 lotnikom polskim, którzy od grudnia 1939 przybywali do W. Brytanii.

*

W końcu maja 1990 odbył się w Nottingham XXI Zjazd Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet. Na zjazd przybyły byłe lotniczki z terenu W. Brytanii. Pomocnicza Służba Kobiet powstała 1 września 1941 jeszcze w Buzułuku, gdzie organizowały się jednostki pod dowództwem gen. W. Andersa. W PSK zorganizowano oddziały Pomocniczej Lotniczej Służby Kobiet, trnasportu, sióstr sanitarnych, służb łączności, marynarki wojennej. Historię tych kobiecych służb w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie doskonale udokumentowała nieżyjąca już dr M. Maćkowska.

Zjazd poprzedziła msza święta w kościele Matki Boskiej Częstochowskiej po czym w Klubie Lotnika odbyły się narady z udziałem reprezentantów kół Stowarzyszenia Lotników Polskich. Przewodnicząca J. Kulesza, a delegatki z 11 miejscowości złożyły sprawozdania z działalności. Obecną przewodniczącą PLSK jest A. Koliniecka.

Niestety, i w PLSK czas robi swoje. Mniej członków i mniej sił u żyjących.

EDMUND ORKISZEWSKI

JERZY DRZEWIECKI WSPÓŁTWÓRCA RWD

15 maja 1990 zmarł w Kanadzie Jerzy Drzewiecki, absolwent Politechniki Warszawskiej, konstruktor lotniczy i pilot doświadczalny. Od początku studiów Jerzy włączył się do grona eutuzjastów lotnictwa z Sekcji Lotniczej Koła Mechaników. Przez cały czas studiów brał czynny udział w jej pracach, jak też w pracach warsztatów tej Sekcji, umieszczonych w piwnicach kreślarni politechnicznej. Tam też zbudował swój pierwszy szybowiec, a potem samolot J.D 1. Wtedy też nawiązał kontakt z kolegami, później nierozerwalnej trójki RWD (Rogalski — Wigura — Drzewiecki), która po ukończeniu studiów stworzyła Doświadczalne Warsztaty Lotnicze.

Przed ukończeniem studiów ukończył kurs pilotów, zorganizowany przez lotnictwo wojskowe dla cywilnych inżynierów lotnictwa, z wynikiem doskonałym. Pozwoliło mu to latać na pierwszym samolocie własnej konstrukcji, jak i na wszystkich następnych. Był znakomitym pilotem.

Aktywność Drzewieckiego jako konstruktora w grupie RWD była rozległa. W ciągu jedenastu lat działalności bierze udział w konstrukcji około 20 prototypów samolotów, z których część odegrała ważną rolę w rozwoju naszego, nie tylko sportowego lotnictwa.

Dwa wygrane Challenge — Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych, w których zwyciężyły RWD-6 i RWD-9, były największymi chyba osiągnięciami konstruktorów RWD, choć na RWD-6 Jerzy cudem uszedł śmierci, kiedy to w czasie próbnego lotu urwały się oba skrzydła. Na tym samym typie samolotu zabili się Żwirko i Wigura. Te dwie kraksy nie zmniejszyły zamiłowania Jerzego do latania. Za osiągnięcia konstruktorów w tych zawodach J. Drzewiecki został uhonorowany dwukrotnie Złotym Krzyżem Zasługi.

Kiedy 1 września 1939 Okęcie było już atakowane, zdecydowano przenieść fabrykę z terenów lotniska. W parę dni potem Drzewiecki ewakuuje już na zawsze swe warsztaty i w rekordowym czasie przeprowadza garstkę swoich pracowników przez Rumunię do Londynu, gdzie decyduje się pozostać. Dołącza do trzyrodzinnej grupy przyjaciół (Rogalski, Kubicki i Prauss z żonami). Jedziemy do Yeovilu, gdzie znaleźliśmy pracę w fabryce samolotów Westland. Niełatwe były początki bez znajomości języka, w fabryce o zupełnie innych metodach pracy. Po roku Jerzy znajduje dla siebie pracę, do której ciągnie go dawne zamiłowanie do latania. Zaciąga się do ATA (Air Transport Auxiliary), organizacji pilotów dostarczającej samoloty z fabryk do oddziałów wojskowych. Przechodzi wszelkie próby bez kłopotów i odwiedza nas w Yeovilu, już w mundurze ATA. Z nowej pracy jest bardzo zadowolony. Służba ta nie obeszła się jednak bez wypadków. Uchodzi z życiem z pożaru samolotu i tylko z opaloną głową jest rekonwalescentem u nas, w Yeovilu.

Mieszkaliśmy już w Londynie, kiedy Jerzy zawiadomił nas, że leci na kontynent. ATA zaczynała już dostarczać samoloty na linię frontu. Po zakończeniu wojny ATA demobilizuje swych pilotów. Drzewiecki przyjeżdża jeszcze do Londynu na dekorację: za służbę w ATA otrzymuje order MOBE (Member of the Order of British Empire). Od polskich władz otrzymał potem jeszcze Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami.

Następnie Drzewiecki jedzie do Bristolu. Pracuje w biurze konstrukcyjnym Bristol Aircraft, gdzie wtedy budowano wielki samolot pasażerski Lord Brahazon. Nie znalazł tam jednak interesującej pracy dla siebie i decyduje się jechać do Kanady. Ta decyzja oznacza zerwanie z lotnictwem. Rozpoczyna pracę w urzędzie państwowym, z której jest zadowolony.

W 1950 następuje zasadnicza zmiana. Jerzy żeni się z Józefą Śmiałowską. W krótkim czasie żona i trzy córki uwalniają go od samotności, tworząc liczną i kochającą się rodzinę, którą poznaliśmy w 1975, będąc w Kanadzie. Drzewiecki, wtedy już emeryt pełen energii, obwozi nas po znajomych i z dumą pokazuje domek letni, który sam nad jeziorem postawił.

W ostatnich latach niestety zapada ciężko na zdrowiu, traci zupełnie samodzielność — on, który zawsze sam dawał sobie radę w życiu. Ale wyraźnie nie poddawał się, w listach do rodziny zawsze figurował jego podpis choć z trudem wypracowany. Dopiero w ostatnim liście go zabrakło.

S. P. PRAUSS, Londyn

Samoloty Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie — RWD-13. Zdjęcie archiwalne



SUPERORCHIDEA

NIMBUS-4. Zdjęcie: Gerhard W. Rein
rys.: Bogumiła Niebiesz-czańska

Pierwszy wzlot nowego szybowca wyczynowego ze sławnej wytwórni niemieckiej Schempp-Hirth zawsze stanowi wydarzenie. Tym razem dotyczyło to superorchidei Nimbus-4. Już sama rekordowa (wśród szybowców seryjnie budowanych) rozpiętość skrzydeł — 26,4 m — mogła wzbudzać zaciekawienie. Nic dziwnego, że pomimo niezbyt zachęcającej pogody 11 maja br. oprócz zawodowych reporterów, przybyli na lotnisko Hahnweide szybownicy zaciekawieni pierwszym lotem nowego płatowca.

W przerwie między przelotnymi deszczami zasiadł za sterami Nimbusa-4 jego konstruktor, wytwórca i zarazem pilot doświadczalny — — Klaus Holighaus. Po wyholowaniu na wysokość 700 m wykonał lot po prostej, kolejno z małą i coraz większą prędkością. Następnie skontrolował zachowanie się szybowca w krążeniu. Na zakończenie tych wstępnych sprawdzianów wykręcił nieoczekiwanie zgrabną pętlę. Było już wiadomo, że jest naprawdę zadowolony ze swojego dzieła. Jeszcze tylko niski, defiladowy przelot przed obiektywami aparatów fotograficznych oraz kamer telewizyjnych i, oczywiście, oklaskami przyjęte lądowanie szybowca.

Nimbus-4, który powstał w oparciu o doświadczenia zebrane przy budowie Nimbusa-Reihe, jest jednak całkowicie nową konstrukcją. Wyróżnia ją narastający skos skrzydeł i statecznika poziomego, co służy polepszeniu własności lotnych szybowca oraz imponująca rozpiętość. Już na podstawie początkowych prób można mieć przekonanie, iż jego doskonałość wyraża się liczbą powyżej 60. A oto co o swym najnowszym szybowcu mówi konstruktor Klaus Holighaus:

— Bazą rozwojową Nimbusa-4 jest, naturalnie, latający od dziewięciu lat, wyprodukowany prawie w stu egzemplarzach Nimbus-3, a także dwumiejscowy Nimbus-3D, który w ub.r. na mistrzostwach świata w Wiener Neustadt uplasował się na trzecim miejscu w klasie otwartej. Bardzo istotne doświadczenia zostały zebrane również przy opracowywaniu nowej geometrii skrzydła Discusa i konsekwentnie wykorzystany je w konstrukcji Nimbusa-4. Jego szczególnym wyróżnieniem, poza rozpiętością 26,4, jest duży dodatni skos krawędzi natarcia skrzydła, a uzyskane dzięki temu korzyści aerodynamiczne wspomagają jeszcze rozpraszacze wirów brzegowych na końcach skrzydeł.

Koncepcja ta gwarantuje, z jednej strony, pełne wykorzystanie zastosowanej rozpiętości, z drugiej zaś — zapewnia dobre własności lotne przy małych prędkościach. Ale przecież wszystko to jest tylko naśladownictwem przyrody, która daje nam przykłady kształtu skrzydła u długodystansowych przelotowych ptaków takich, jak chociażby albatros, kormoran czy mewa.

Rozwój profili skrzydeł na razie zatrzymał się. Jakieś istotne postępy w całym zakresie prędkości lotu są w tej chwili wręcz niewyobrażalne. Poprawienie opływu aerodynamicznego warstwy przyściennej przez odsysanie lub przez odpowiednie kształtowanie górnej powierzchni skrzydła jest wciąż jeszcze niedostatecznie przebadane. Dlatego jako profil bazowy w Nimbusie-4 wykorzystano ewolucję najlepszego z trzech profili zastosowanych w Ventusie. Ulepszenia uwydatniły się szczególnie w zakresie prędkości średnich i dużych. W niskich zaś — poprawę uzyskano dzięki geometrii skrzydła i związanym z nią obniżeniom dodatkowego oporu indukowanego. A wspólnym celem tych ulepszeń było to, żeby w normalnych warunkach termicznych Nimbus-4 mógł przelatywać duże odległości bez krążenia. Przy względnie niskim obciążeniu jednostkowym płata, dzięki wyjątkowej doskonałości aerodynamicznej i niewielkim startom podczas zmian prędkości lotu, możliwe jest uzyskiwanie szerokiego zakresu prędkości z minimalnym opadaniem.

Naturalnie taki styl latania można osiągać jedynie na płatowcach o znacznej rozpiętości, a ta z kolei niekorzystnie wpływa na zwrotność. Dlatego tej sprawie poświęcono w Nimbusie-4 bardzo dużo uwagi, żeby nawet w ekstremalnych warunkach i przy całkowitym napełnieniu balastem wodnym zbiorników skrzydłowych o pojemności 300 dm³, szybowcem można było sprawnie i szybko manewrować, bez zmęczenia pilota zbyt wielkimi siłami występującymi w układzie sterowniczym.

Ster kierunku udało się wydatnie zmniejszyć. Poprzez trafny dobór profilu i zmianę proporcji długości do wysokości płetwy sterowej uzyskano nadzwyczaj korzystny stosunek wydajności steru do siły sterowania. Natomiast możliwie najszybsze zmiany kierunku krążenia, czyli tzw. przekładanie w krążeniu, a także nadzwyczaj bezpieczne wykorzystywanie szybowca w lotach z małą prędkością osiągnięto dzięki spoilerom na końcu skrzydeł. Działają one przy większych wychyleniach lotek, do 80° w górę.

Również ster wysokości zaprojektowano z myślą o jak najskuteczniejszym działaniu, z jednoczesnym sprowadzeniem do minimum dodatkowych oporów aerodynamicznych. Zrealizowano ten zamysł przez wysokie usytuowanie płata usterzenia, nadanie mu obrysu podwójnego trapezu ze skośną ku tyłowi krawędzią natarcia i zastosowanie prawie eliptycznego profilu.

Kabina Nimbusa-4 została opracowana od nowa. Jest 7 cm większa niż w Nimbusie-3, zapewnia nie tylko pełny komfort pilotowi każdego wzrostu, lecz także — dzięki swej sztywności i wytrzymałości udarowej — zwiększa wydatnie jego bezpieczeństwo w sytuacjach wypadkowych.

Sporo pracy włożono w nowe rozwiązanie konstrukcyjne osłony kabiny. Wbrew dotychczasowej tradycji wytwórni Schempp-Hirth jest ona otwierana przez uniesienie do przodu. W związku z tym musiano rozwiać mnóstwo wątpliwości co do bezpiecznego odrzucenia jej w razie potrzeby. Stosowane dotąd boczne otwierane osłony nie stwarzały pod tym względem żadnych problemów. Na nowe rozwiązanie zdecydowano się dopiero po wynalezieniu mechanizmu sprężynowego, który w razie potrzeby unosi najpierw przednią część osłony, żeby następnie odrzucić ją już za pomocą naporu powietrza. W tym też celu przeniesiono odpowiednio daleko do przodu jej zamki otwierania i odrzucania, żeby uzyskać wstępne uchylenie osłony przed środkiem jej ciężkości. Pozwoliło to przy okazji nieco powiększyć całe nakrycie kabiny z korzyścią dla lepszej widzialności.

Przewidziana jest także wersja samostartującego Nimbusa-4, czyli wyposażonego w silnik. Zawczasu zadbano o odpowiednie miejsce w dziobie kadłuba dla akumulatora. Ulokowanie go tam ułatwia wyważenie szybowca z zamontowanym silnikiem za kabiną pilota. Dla zapewnienia dobrego resorowania i jednocześnie z myślą o ułatwieniu samodzielnych startów Nimbusa-4, podwozie wyposażono w duże, pięciocalowe koło, stosowane zwykle w szybowcach dwumiejscowych. Wraz z teleskopowym resorem o dużym skoku pozwala ono miękko lądować nawet na wyboistych, przygodnych lądowiskach, chroniąc przed urazami zarówno płatowiec, jak i kręgosłup pilota.

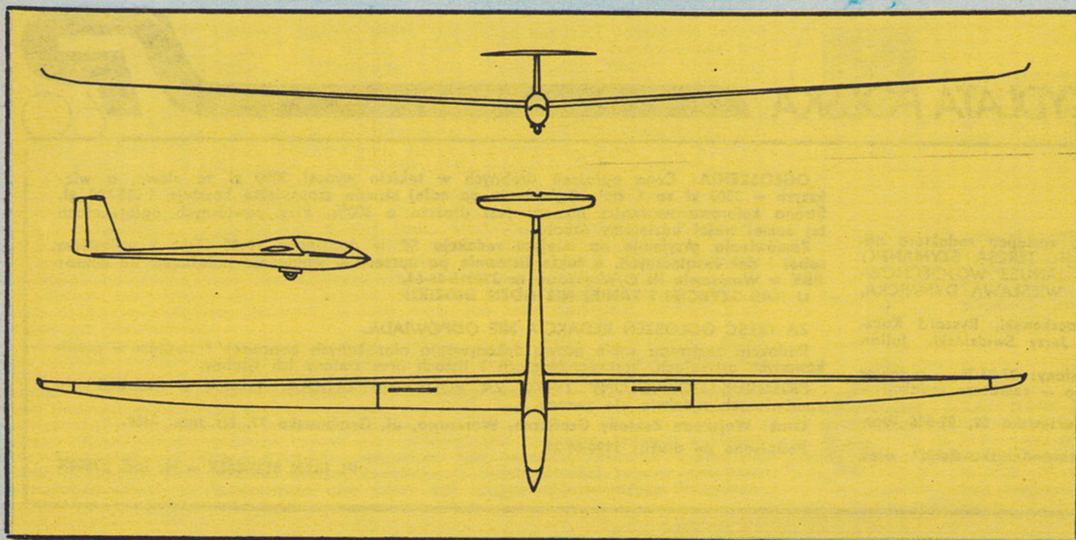
Podejście do lądowania Nimbusa-4 jest dość strome, więc krótkie, a prędkość lądowania stosunkowo mała, gdyż jednocześnie z otwarciem hamulców aerodynamicznych wychylają się też automatycznie o 25 do 30° klapy wyporowe wewnętrznej partii skrzydła. Dzięki temu wystarczająco jest wyrównywana utrata siły nośnej, powodowana właśnie otwartymi przerywaczami strug.

Same skrzydła, zbudowane z dużym zapasem wytrzymałości, są odpowiednio sztywne. Oczywiście — względnie sztywne, bo przy ich dużej rozpiętości nie można przecież oczekiwać, że będą równie „twarde" jak skrzydła 15-metrowego szybowca. W pozycji przedstartowej jednak końcówki utrzymują się dostatecznie wysoko nad ziemią. W połączeniu z bardzo skuteczną sterownością poprzeczną szybowca pozwala to pilotowi startować i lądować bez nadmiernej, pełnej obaw przed uszkodzeniem koncentracji uwagi.

Nimbus-4 jest produktem wieńczącym ponad 55-letnie tradycje konstruktorskie firmy Schempp-Hirth, jak też 25-letni dorobek i doświadczenia w dziedzinie budowy superszybowców przy użyciu włókna szklanego i węglowego. Wykorzystał te doświadczenia zespół konstruktorski w składzie: Holighauss, Treiber, Schott i Schaon. Włożona w to dzieło praca i nakłady przekraczają właściwie możliwości średniego zakładu wytwórczego, z reguły nie wspomaganego z zewnątrz. Uzyskany efekt byłby z pewnością trudny do osiągnięcia bez ogromnego, idealistycznego wręcz zaangażowania kierownictwa zakładu, zespołu konstruktorskiego, budowniczych prototypów oraz całego personelu wykonawczego.

Wynikiem wysiłków jest właśnie wysokowyczynowy szybowiec, w którym wykorzystano wszystko, co dzisiaj możliwe w dziedzinie aerodynamiki i technologii, stosującej hybrydowe sposoby łączenia w budowie włókien węglowych i aramidowych. Powiązanie tego z praktyką pokonywania problemów sterowania i flatteru długich, smukłych i cienkich płatów nośnych sprawiło, że projekt Nimbusa-4 mógł zostać zrealizowany w ciągu trzech lat.

Inżynierowie będą dążyć do przesuwania granic możliwości konstrukcji, ale wydaje się, iż w kierunku większych rozpiętości skrzydeł, cieńszych profili i większych mas maksymalnych niewiele już się da zrobić. W dalszym doskonaleniu własności lotnych szybowców Nimbus-4 pozostanie skalą odniesienia.



Według „Der Adler" — ter.



Start pil. Adama Zientka na szybowcu Mucha-100 bis w Bezmiechowej — 6.08.1978 w samo południe
Zdjęcie: Tadeusz Chwałczyk

SZYBOWCE W BEZMIECHOWEJ

Z satysfakcją odebrałem treść notatki „Powrót do Bezmiechowej" (SP nr 34), traktującej o reaktywowaniu latania szybowcowego w tej najsłynniejszej niegdyś kolebce polskiego szybownictwa. Wiadomość to dla mnie tym radośniejsza, że należę do grona gorących „wyznawców" Bezmiechowej i Ustianowej (choć nigdy tam nie latałem) i obu tym szybowiskom poświęciłem kilkanaście lat. Zaowocowało to nawet pierwszą moją książką „Bieszczadzkie szybowiska", wydaną w 1982 przez rzeszowski KAW (seria „Miniatury Lotnicze").

Zdumiała mnie więc bardzo zawarta we wspomnianej notatce informacja, że: „W niedzielę, 5 sierpnia 1990, na terenie byłej Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej... wykonane zostały pierwsze po przeszło 40 latach loty szybowców po starcie z lin gumowych".

Otóż nieprawda! Autor notatki za pewnik o ostatnich lotach szybowcowych w Bezmiechowej, przyjął — jak sądzę — zorganizowany jesienią 1947, pierwszy po wojnie — a w rok później drugi — obóz szybowcowy, prowadzony przez instr. instr. Arnolda Wyleżoła i Tadeusza Słuszkiewicza. Po 1950 działalność tego szybowiska faktycznie została zawieszona, ale nie jest to równoznaczne z całkowitą jego martwotą. Wielokrotnie bowiem podejmowano potem próby (za sprawą działaczy Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie z instr. Józefem Kusibą na czele, czy studentów Politechniki Rzeszowskiej) reaktywowania latania szybowcowego tak w Bezmiechowej jak i w Ustianowej.

Udało się to m.in. rzeszowskim studentom, czego dowodem załączone zdjęcie. Zostało ono wykonane 6 sierpnia 1978, a przedstawia moment startu z pomocą lin gumowych szybowca Mucha-100 bis ze stoku Słonnego. Muchę o znakach rejestracyjnych SP-1776, która punktualnie w samo południe wystartowała w Bezmiechowej, pilotował nasz znakomity szybownik, Adam Zientek. Tak więc lot wykonany 5 sierpnia 1990 przez instr. St. Suchodolskiego trudno uznać za historyczny, skoro nastąpił w 12 lat po wzlocie A. Zientka, który w Bezmiechowej wystartował po 28-letniej przerwie.

Oby tylko po wielu dotychczasowych próbach reaktywowania szybowiska w Górach Słonnych, ta ostatnia, zainicjowana przez Bractwo Podwójnej Mewy — Stowarzyszenie Lotnicze, była wreszcie próbą udaną i trwałą, a nie sezonową.

Żałuję osobiście, iż nie wiedziałem wcześniej o uroczystości inauguracyjnej w Bezmiechowej, gdyż miałbym zaszczyt być świadkiem ziszczenia się moich gorących pragnień przywrócenia szybowców Bieszczadom.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

PPŁK ROMAN RYPSOŃ

W SP 34/1990 w ostatnim odcinku wykazu personelu technicznego polskich eskadr w Wojnie Obronnej 1939 podano informację, że kpt. pil. Roman Rypsoń, dowódca 46 eskadry obserwacyjnej zmarł w 1951. Informacja tam podana nie odpowiada rzeczywistości i wymaga koniecznego sprostowania.

Kpt. pil. Roman Józef Franciszek Rypsoń (1899—1953), po II wojnie światowej pełnił służbę w ludowym Wojsku Polskim, awansował do stopnia podpułkownika pilota WP. 3 czerwca 1952 został aresztowany, śledztwo trwało do 24 września 1952. Sąd wojskowy pod przewodnictwem płk. Juliusza Krupskiego (oskarżyciel — ppłk Józef Feldman) skazał ppłk. pil. Romana Rypsonia na karę śmierci. Wyrok ogłoszono 18 października 1952. Rada Państwa decyzją z 15 grudnia 1952 nie skorzystała z prawa łaski. Wyrok wykonano 28 marca 1953. Po 1956 ppłk pil. Roman Rypsoń został całkowicie zrehabilitowany.

Mgr WŁADYSŁAW BARTOSZ

KLUB «ISKRA

Ryszard Pluszczak — ul. Ognik 6 m. 13, 60-386 Poznań — poszukuje współczesnych samolotów bojowych (1:72) firm zachodnich. W zamian odda numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1984—86, liczne TBiU, TLiA, MM, książki o tematyce lotniczej i morskiej, modele firm Plasticart, KP, Matchbox.

Marcin Kopczyński — ul. Motylowa 9/41, 91-360 Łódź — zamieni modele kartonowe Spitfire, F6F6, P-36, Wellington, Liberator, P-11, Walvus, F4F3, P-40, Lublin R-XIII, Su-22, Łoś, Me-110, Ju-88 (ostatnie cztery ksero) na Ju-87, Ju-52, Halifax, B-25, B-17, Dauntless, Typhoon, Catalina, Sunderland, Me-262, Do-217, Emily, Frances, Helen, Peggy, Georg 21, He-111.

Grzegorz Osuch (14 l.) — Bądki 14, 82-515 Wandowo, woj. elbląskie — za niesklejone modele firm zagranicznych (w skali 1:32 lub 1:48) PSP w Wielkiej Brytanii i samolotów, na których latali Polacy w lotnictwie USA i marynarce wojennej odda niesklejone modele firm Matchbox, Kovozavody, Plastyk, Dubena, Marfix, Miniplast, MM 9/87, 1—2/89, 2/83, 7/84, książkę „Rosły nam skrzydła" i komiksy.

Daniel Kubiak — ul. Poznańska 36, 63-820 Piaski — poszukuje planów potrzebnych do budowy lotni a także planów szybowca z lat 1947—48 IS-3-ABC. W zamian oferuje broszury o samolotach: SPAD VII—XIII, UT-2 Boston (Hawoc), Junak, F6F Hellcat, Jak-23 oraz książki „Barwa w lotnictwie polskim" cz. 2, 6, 7.

Grzegorz Jula — Bujaków ul. Koszary 4, 34-316 Kobiernice, woj. bielskie — poszukuje dwóch egzemplarzy czasopisma „Sam Zrobię" nr 3 i 4 z 1980 roku. W zamian oferuje liczne książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski a także numery „Skrzydlatej Polski z lat 1987—89.

Jerzy Chwaleba — ul. Podchorążych 7/70, 38-400 Krosno — poszukuje książki V. Nemecka „Vojenska letadla" t. 3. W zamian oferuje inne wydawnictwa o tematyce lotniczej lub modele Novo.

Mieczysław Pietrucha (l. 29) — ul. Siemianowicka 62/5, 41-503 Chorzów — poszukuje modeli: Black Widow (1:48) Monogram, Ju-87, P-38 Lighting (1:32) oraz wszelkich materiałów do modelu TPD1 Dewastator. Poszukuje również dziobowego oszklenia do B25. W zamian oferuje materiały, modele i akcesoria z dziedziny lotnictwa I i II wojny światowej. Nawiąże korespondencje z kolegami z kraju i zagranicy.

Sławomir Kupczak — ul. Tomaszewicza 9/12 bl. 164, 94-048 Łódź — poszukuje osłony kabiny do modelu samolotu F4U-4 Corsair firmy Směr lub Heller. W zamian udzieli obszernych informacji na temat samolotów bojowych lat 80-tych.

AERO-FILATELISTYKA

ZNACZKI Z NRD



W roku przyszłym w Berlinie odbędzie się Wielka Europejska Wystawa Filatelistyczna o tematyce lotniczej pod hasłem „LILIENTHAL 91", na której zaprezentowane będą najlepsze eksponaty filatelistyczne o tematyce lotniczej i kosmicznej.

Z okazji tej wystawy poczta NRD 7 marca br. wprowadziła do obiegu cztery okolicznościowe znaczki. Jest to pierwsza emisja poświęcona tej wystawie z trzech zapowiadanych

Na znaczkach poszczególnych wartości przedstawiono historyczne modele latające oraz oficjalny znak tej wystawy:

— wartość 20 pf: model pojazdu latającego zaprojektowanego przez Leonardo da Vinci (1452—1519),

— wartość 30 + 5 pf: model pojazdu latającego zaprojektowanego przez Melchiora Bauera (1733),

— wartość 50 pf: model pojazdu latającego zaprojektowanego przez Albrechta Ludwiga Berblingera (1770—1829),

— wartość 90 pf: model pojazdu latającego zaprojektowanego przez Otto Lilienthala (1848—1896).

Omawiane znaczki, z których dwa przedstawiamy na reprodukcji, zostały zaprojektowane przez artystę plastyka JOACHIMA RIEBA i wydrukowane techniką wielobarwnej rotograwiury na papierze kredowym o formacie 35 mm x 35 mm. (WIECZ)

OGŁOSZENIA DROBNE

SKRZYDLATA POLSKA SP 60

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; zastępca sekretarza redakcji: TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO.

Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — redaktorzy.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-31 do 9.

Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru 2000 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych — 3500 zł za 1 cm². Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 500 000 zł. Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00—15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: PBK w Warszawie III O/Warszawa nr 370015-64-64.

U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3459.

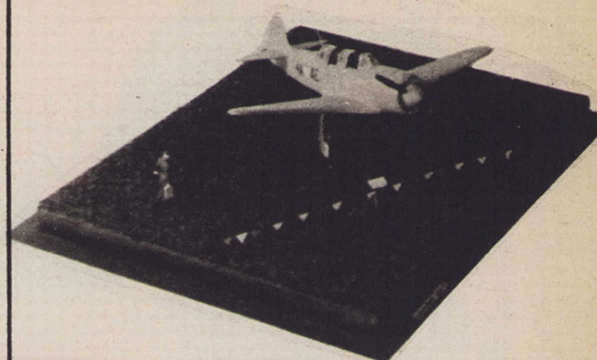
Podpisano do druku: 1990-09-21.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X

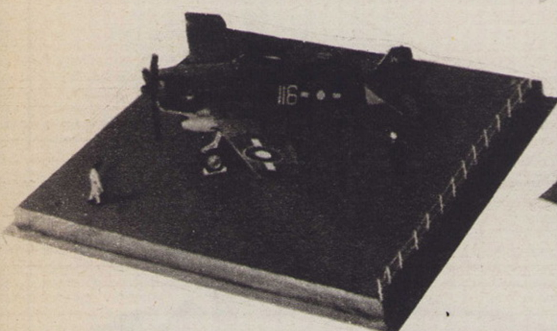
DIORAMY LOTNICZE 1:72

Jedną z dziedzin modelarstwa plastykowego jest budowa makiet sytuacyjnych, znanych jako dioramy lotnicze. Ukazują one samolot lub samoloty w środowisku, nieraz w konkretnych sytuacjach historycznych. Takie makiety mają często wartość muzealną i są poszukiwane, także za granicą.

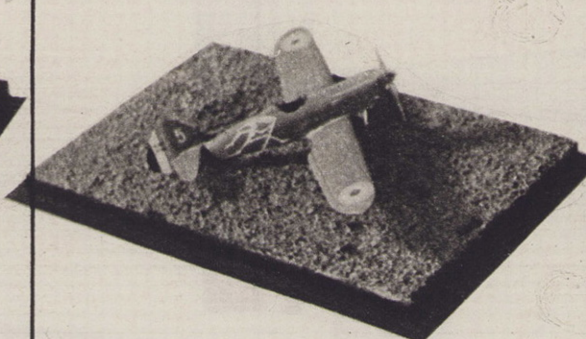
Tym razem zamieszczamy przegląd dioram lotniczych ze zbioru PIOTRA CEBULOKA z Warszawy, który wykonał zarówno eksponaty, jak i zdjęcia. Przegląd ten uzupełniamy dioramą z CSRF.



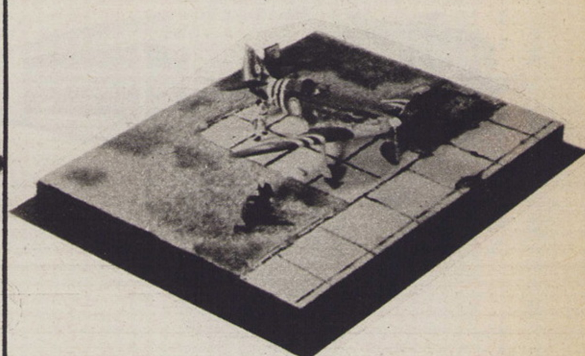
Samolot treningowy Let C-11 (licencyjny Jak-11 produkcji czechosłowackiej) w malowaniu lotnictwa wojskowego Austrii z 1960. Zestaw OBRPZ — Łódź (Waku).



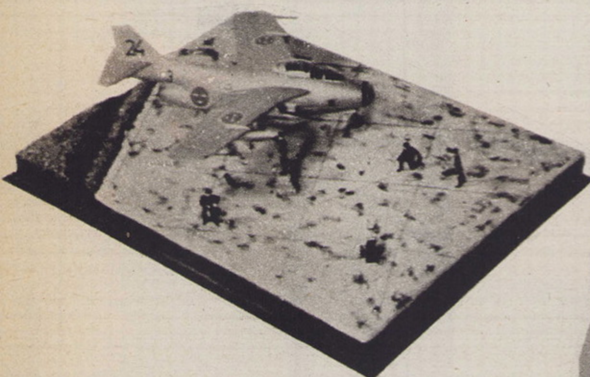
Samolot Grumman F6F-3 Hellcat w barwach 1832 dywizjonu z lotniskowca HMS Indomidable w 1945. Zestaw Matchbox.



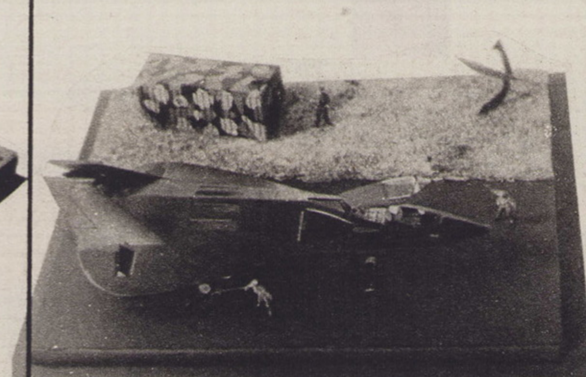
Samolot D-520 C-1 w malowaniu jednostki GC II/1 stacjonującej w Etampes we Francji w 1938. Zestaw Šmer-Heller.



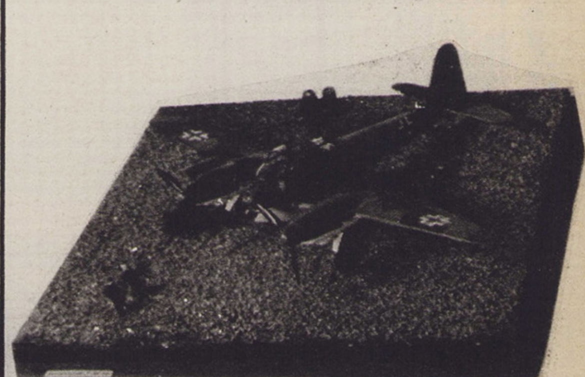
Samolot Dewoitine D-520 C-1, tak jak był pomalowany w 1944 służąc w jednostce GC Dorret. Zestaw Šmer-Heller.



Samolot SAAB J-29F w barwach 3 skrzydła 2 Dywizji Sił Powietrznych Szwecji z bazy Malmen w 1960. Zestaw Matchbox.



Samolot F-19. Zestaw Italeri.



Samolot Messerschmitt Me-410 B1 z niemieckiej jednostki 1/KG 51, stacjonującej w Beavais we Francji w 1944. Zestaw Matchbox.

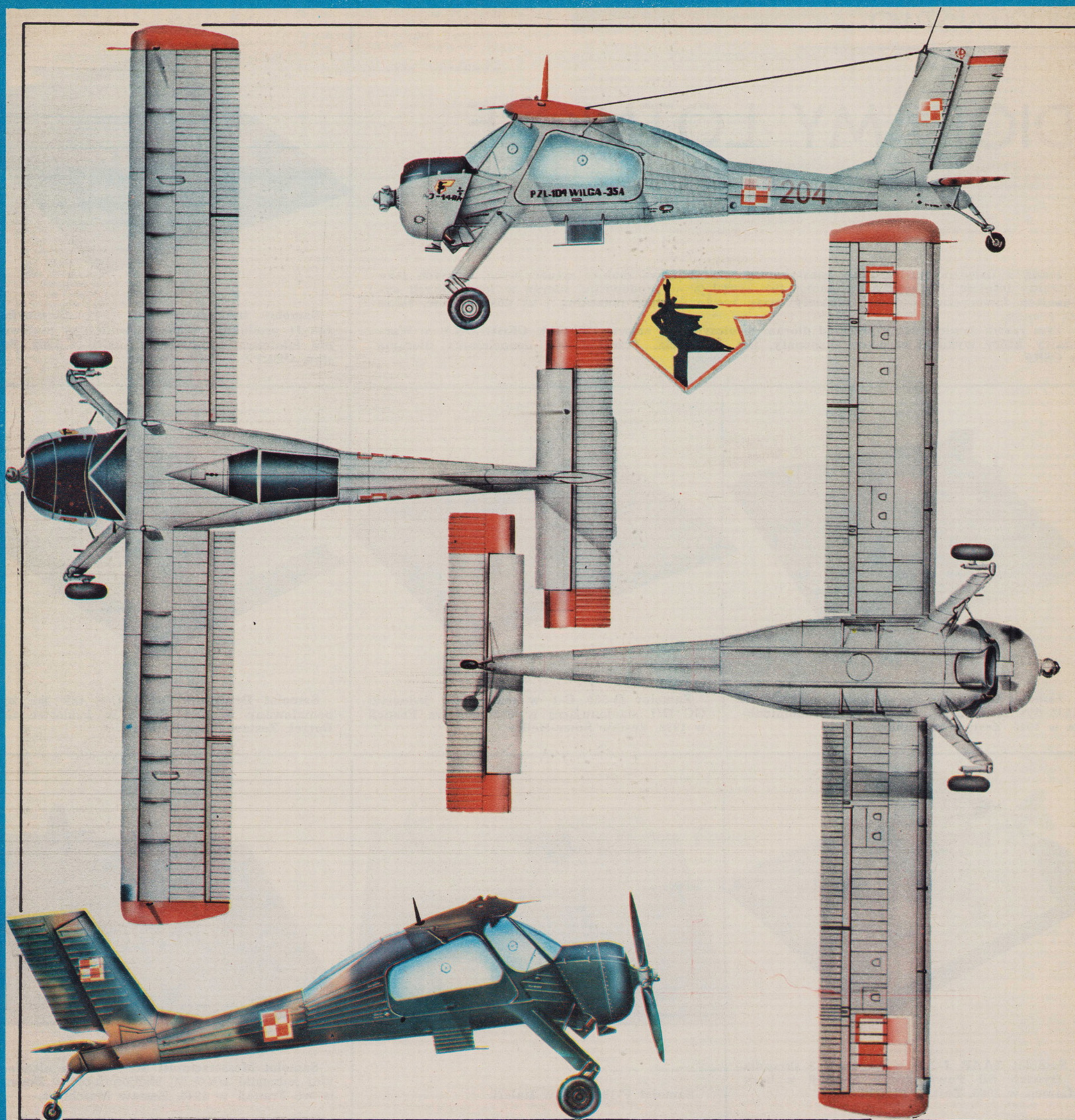
Diorama z samolotem Grumman F6F-5 Hellcat, należącym do jednostki VF-27 z lotniskowca USS „Princetown", znajdującego się w październiku 1944 w zatoce Leyte. Pilotował go Carl Brown z lotnictwa marynarki amerykańskiej. Zestaw Novo. Model zbudował Miroslav Machura, a sfotografował Josef Machura — obaj z Hlučina w CSRF.



W GOSTYNIU

Modelarze z aeroklubowej modelarni w Gostyńskim Ośrodku Kultury Hutnik przy swym dziele — makiecie samolotu szwedzkiego kategorii eksperymentalnej BA-4B. Zdjęcie: Jerzy Ganowicz (GOK)





PAŹDZIERNIK

OCTOBER

pon	wto	śro	czw	pią	sob	nie
1	2	3	4	5	6	**7**
8	9	10	11	12	13	**14**
15	16	17	18	19	20	**21**
22	23	24	25	26	27	**28**
29	30	31				
mon	tue	wed	thu	fri	sat	sun

PZL–104 WILGA

- PZL-104 Wilga 35A (nr 204) z godłem jednostki **(widok z góry, dołu i lewej strony)**
- PZL-104 Wilga 35 w malowaniu maskującym **(widok z prawej strony)**
- Godło jednostki **(u góry)**

Tablica barwna: TOMASZ J. KOWALSKI